Volkswirtsch... und wirtschaftliche Abhandlungen

Volkswirtschaftliche und wirtschaftsgeschichtliche Abhandlungen.

Herausgegeben

von

Professor Dr. W. Stieda

in Leipzig

Neue Folge. — Erstes Heft.



Verlag von Gustav Fischer in Jena.
1905.

Das
Verkehrsgewerbe Leipzigs.

Von

Dr. jur. et phil. Wilhelm Sternberg.





Verlag von Gustav Fischer in Jena.
1905.

Inhaltsverzeichnis.

Literaturverzeichnis.

Adickes-Beutler, Die sozialen Aufgaben der deutschen Städte, 1903.
Bücher, Die wirtschaftlichen Aufgaben der modernen Stadtgemeinde, 1898.
Derselbe, Die Entwickelung der Großstädte in Vergangenheit und Gegenwart. 1903.
Cohn, System der Nationalökonomie, Bd. III: Nationalökonomie des Handels- und Verkehrswesens, 1898.
Damaschke, Aufgaben der Gemeindepolitik, 1904.
Deichen, Die Kommunalisierung der Straßenbahnen in Deutschland. In der Zeitschr. f. d. ges. Staatswiss. 1897, 55. Jahrg.
Gensel, Leipzig um das Jahr 1835, 1903.
Grossmann, Die kommunale Bedeutung des Straßenbahnwesens etc., 1903.
Haarmann, Die Kleinbahnen, 1895.
Hasse u. A., Die Stadt Leipzig und ihre Umgebung, geographisch und statistisch beschrieben, 1878.
Heiß, Wohnungsreform und Lokalverkehr, 1903.
Hilse, Verstadtlichung der Straßenbahnen, 1889.
Derselbe, Handbuch des Straßenbahnwesens, 1897.
Huber, Die geschichtliche Entwickelung des modernen Verkehrs, 1893.
v. Lindheim, Statistisches und Finanzielles über Straßenbahnen in Belgien, Deutschland u. s. w., 1888.
v. Mataja, Städtische Sozialpolitik. In der Zeitschr. f. Volkswirtsch. 1873, Bd. XXI.
Müller, Die Entwickelung der Lokalbahnen in den verschiedenen Ländern. In Schmollers Jahrbuch 1891, Bd. XV.
Naumann, Zur Wohnungsfrage im Königreich Sachsen. Inaug.-Dissertation, Leipzig 1902.
Neefe, Jahrbuch deutscher Städte I—X.
Roscher-Stieda, Nationalökonomik des Handels und Gewerbfleißes, 1899.
Sax, Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, 1879.
Schanz, Leipziger Außenbahnen, 1900.
v. Scheel, Transportunternehmungen. In Schönbergs Handbuch der politischen Ökonomie, Bd. III.
Sombart, Der moderne Kapitalismus, 1902.
Vogel, Leipziger Annalen, 1756.
Wagner, Das Aktiengesellschaftswesen. In Hildebrands Jahrb. 1873, Bd. XXI.

Wirminghaus, Das Verkehrswesen im Gebiete der Stadt Köln, 1903.
Wustmann, Quellen zur Geschichte Leipzigs 1895, Bd. II.
Akten des Rats und des Polizeiamtes der Stadt Leipzig.
Berichte der Handelskammer zu Leipzig.
Elektrotechnische Zeitschrift 1902, Nr. 13.
Geschäftsberichte der Leipziger Straßenbahn-Gesellschaften.
Handbuch der deutschen Aktiengesellschaften.
Mitteilungen des Vereins für die Förderung des Lokal- und Straßenbahnwesens V—IX.
Protokolle über die Plenarverhandlungen der Stadtverordneten zu Leipzig (abgekürzt: Protok. d. St.-V.).
Schriften des Vereins für Sozialpolitik: Untersuchungen über die Lage der Angestellten und Arbeiter in den Verkehrsgewerben, 1902.
Soziale Praxis VII—IX.
Verwaltungsberichte der Stadt Leipzig.
Zeitschrift für das gesamte Lokal- und Straßenbahnwesen.
Zeitschrift für Kleinbahnen, 1894—1902.
Zeitschrift für Transportwesen, 1898—1902.



Einleitung.

Das Sänftenwesen zu Leipzig.

Bis Ende des 17. Jahrhunderts gab es in Leipzig kein öffentliches Personentransportmittel. Es war dazu bei der geringen Ausdehnung der Stadt im allgemeinen ein Bedürfnis nicht vorhanden. Zur Not, wenn bei einer Festlichkeit schlechtes Wetter eintrat oder bei Krankheitsfällen, mußte eben ein Nachbar oder wer sonst im Besitze eines Wagens[1]) oder einer Sänfte sich befand, damit, in der Regel ohne Entgelt und aus Gefälligkeit, aushelfen.

Da aber die Stadt wuchs, und zu Anfang des 18. Jahrhunderts in anderen größeren Handels- und Residenzstädten die Einrichtung öffentlicher Sänftenanstalten als zweckmäßig sich erwies, schaffte im Jahre 1703 auch der Magistrat zu Leipzig 12 Sänften an und nahm die dazu nötigen Träger in Dienst und Pflicht.

Diese Sänften oder, wie sie vornehmer genannt wurden, Portechaisen, waren einsitzige geschlossene Kasten nach Art eines Kutschkastens, die an Tragstangen von zwei Männern getragen wurden.

Nach ihrer Instruktion, auf die sie vereidet wurden, hatten die Träger mit ihren Sänften vor der Börse auf dem Naschmarkt täglich von früh 6 Uhr bis abends 8 Uhr auf Inanspruchnahme ihrer Dienste zu warten, ebenso auch an Sonn- und Feiertagen, ausgenommen die Stunden von 8 Uhr früh bis nach Schluß des Gottesdienstes und von 2 bis 3 Uhr nachmittags, weil zu dieser Zeit ebenfalls Gottesdienst stattfand. Auch vor 6 Uhr früh und nach 8 Uhr abends konnten sie ihrer Beschäftigung nachgehen. Verpflichtet waren jedoch nur jedesmal vier Träger, mit ihren Sänften Nachtdienst zu tun[2]). Diese Verpflichtung

1) Personenfuhrwerk, in Gestalt sogenannter Karethen, kam übrigens erst vor ungefähr 250 Jahren in Leipzig auf, vgl. u. S. 9.

2) Dem nächtlichen Verkehr kam es sehr zu statten, daß zwei Jahre vorher, im Jahre 1701, Straßenbeleuchtung eingeführt worden war durch 700 Gassenlaternen, von denen die meisten auf eichenen Pfählen im Straßenpflaster, einige an eisernen Armen an den Häusern befestigt waren.

traf alle der Reihe nach. Überhaupt wurde auf eine ordentliche Abwechselung bei ihnen gesehen; jede Sänfte, die in Gebrauch gewesen war, mußte warten, bis die übrigen Beschäftigung gefunden hatten.

Der Bezirk, in welchem die öffentlichen Sänften benutzt werden durften, erstreckte sich nur über die innere Stadt und die Vorstädte. In diesem Bereich hatten die vom Rate angestellten Sänftenträger die ausschließliche Berechtigung, den Personentransport mittels Sänften gegen Entgelt auszuführen [1]). Dafür waren sie verpflichtet, jeder Bestellung nachzukommen und dem Publikum dienstwillig und artig gegenüberzutreten [2]).

Der Tragelohn unterlag freier Vereinbarung, jedoch durften die Sänftenträger für einen Gang innerhalb der Ringmauern nicht über 2 Groschen und für einen solchen von der Stadt in die Vorstädte nicht mehr als 4 Groschen verlangen. Für den Rückweg war der gleiche Lohn zu bezahlen. Wurde die Sänfte nach Zeit gemietet, so hatte man für die erste Stunde 6 Groschen, für jede folgende 4 Groschen, für den ganzen Tag 1 Taler zu entrichten.

Mußte eine in Dienst genommene Sänfte warten, so war für eine Viertelstunde 1 Groschen, für eine halbe 2 und für eine ganze Stunde 4 Groschen Wartegeld zu zahlen. Je nach den Umständen konnte Vorausbezahlung des Tragelohns verlangt werden.

Zuwiderhandlungen gegen diese Instruktion der Sänftenträger, insbesondere unbillige Behandlung des Publikums oder Überforderung wurden mit Geld- und Gefängnisstrafe und Dienstentlassung bedroht. Die Beaufsichtigung des Sänftenwesens wurde dem Untermarktvogt übertragen.

Da aus Anlaß der zweimal im Jahre stattfindenden Messen in Leipzig zeitweise ein besonders starker Verkehr herrschte, so wurde von vornherein bestimmt, daß nicht alle 12 Sänften das ganze Jahr hindurch, sondern für gewöhnlich nur sechs Sänften dem Publikum aufwarten, die übrigen jedoch nur zur Zeit der Messen in Dienst gestellt werden sollten. Während jene die ordinären, wurden diese die extraordinären oder Meßsänften genannt. Und während bei den Trägern jener das Sänftetragen der Hauptberuf war, war dies bei den Meßsänfteträgern nur eine zeitweilige Beschäftigung, die allerdings während der Meßwochen ihre Zeit ganz in Anspruch nahm. Übrigens wurde

1) Der Rat behielt sich ausdrücklich das Recht vor, die Zahl der Sänftenträger zu vermehren oder zu vermindern.

2) Der Völlerei und des Trunks sollten sie sich enthalten, ebenso des Tabakrauchens während des Tragens.

unter die ordinären Sänftenträger nur aufgenommen, wer schon als Meßsänftenträger Dienst getan hatte.

Für die Benutzung der vom Rate angeschafften Sänften und der ihnen ebenfalls gelieferten Monturen, welche alle $1\frac{1}{2}$ Jahre erneuert wurden, mußten die Sänftenträger an die Stadt eine wöchentliche Abgabe zahlen. Diese betrug für jeden ordinären Sänftenträger für die Zeit von Michaelis bis Ende der Ostermesse 8 Groschen, für die übrige bessere Jahres zeit, da es weniger für sie zu tun gab, nur 6 Groschen. Die extraordinären hatten nur für die Wochen ihrer Dienstzeit während der Messen $1\frac{1}{2}$ Taler die Person zu zahlen. Auch mußten sämtliche Sänftenträger, weil sie vermittelst ihrer Bestellung in des Rates Dienste getreten wären, zu allem, wozu sie sonst noch benötigt würden, nach jedesmaliger Anordnung bei Tag wie bei Nacht sich willig und bereit finden lassen und das Anbefohlene unweigerlich ausführen. So standen sie insbesondere bei Ausbruch von Feuer zur Verfügung.

Da die Sänften immer mehr in Anspruch genommen wurden, machte es sich seit dem Jahre 1731 nötig, von Michaelis bis Ostern alle 12, in der übrigen Zeit dagegen acht Sänften dauernd in Dienst zu halten. So wurden auch die Meßträger in der schlechteren Jahreszeit ununterbrochen beschäftigt, in der Bedienung der beiden von Ostern bis Michaelis jetzt mehr eingestellten Sänften wechselten sie in der Weise ab, daß sie der Reihe nach jedesmal eine Woche lang Dienst taten und zwei Wochen ihrer sonstigen Arbeit nachgingen. Jedoch mußten sie auch während dieser Zeit stets dienstbereit sein für den Fall, daß infolge von Regenwetter oder aus anderen Ursachen sich eine stärkere Nachfrage nach Sänften bemerkbar machte. Gegebenenfalls durften sie aber auch nur dann Passagiere annehmen, wenn die ordinären Sänften bereits Arbeit hatten. Um dem stärker werdenden Meßverkehr zu entsprechen, stellte der Rat weitere sechs „Extra-Meßträger“ ein, so daß das Trägerpersonal im ganzen jetzt aus 30 Mann bestand. Trotzdem zeigte sich bei Regenwetter noch Mangel an Sänften. Und da überhaupt der Bedarf an diesem Personentransportmittel immer größer wurde, so ließ der Rat vom 1. Januar 1753 ab das ganze Jahr hindurch 12 und während der Messen noch weitere sechs Sänften Dienst tun. Diese neuen Meßsänften wurden zunächst je zur Hälfte am Ranstädter Tor und am Kornhaus auf dem Brühl in einer offenen Bretterbude untergebracht, später wurde ihnen jedoch, da sie an diesen abgelegenen Orten wenig zu tun bekamen, ebenfalls der Naschmarkt, und zwar ein besonderer Verschlag dort als Standort

angewiesen. Von demselben Jahre ab befinden sich des Nachts sechs statt bisher zwei Sänften in Dienst.

Bei dieser Einrichtung verblieb es in der Folgezeit.

Die Sänftenträger klagten im allgemeinen, besonders aber in der guten Jahreszeit, von jeher über geringen Verdienst[1]). Diese Klagen wurden lauter, seitdem einige ordentliche Sänftenträger ihre Dienste von anderen Personen verrichten ließen gegen eine bestimmte Abgabe, die ihnen das Müßiggehen erlaubte, während ihre Stellvertreter nicht das zum Leben Notwendige verdienten. Infolgedessen wird den Sänftenträgern im Jahre 1753 verboten, ohne obrigkeitliche Erlaubnis zu verreisen und überhaupt andere Personen an ihrer Statt tragen zu lassen. Allerdings scheinen trotzdem diese Mißstände nicht verschwunden zu sein.

Unter den Wirren des siebenjährigen wie der napoleonischen Kriege haben mit der ganzen Stadt auch die Sänftenträger zu leiden. Es wird ihnen deshalb zeitweilig ein bedeutender Erlaß ihrer wöchentlichen Abgabe gewährt.

Als in den 30er Jahren des 19. Jahrhunderts das Erwerbsleben in Leipzig immer reger sich gestaltet, wird die Zahl der den 24 ordentlichen Sänftenträgern beigegebenen außerordentlichen, Meßsänftenträger oder Beigehilfen, auf ebenfalls 24 erhöht und angeordnet, daß jede Nacht nunmehr 8 Sänften bereit stehen. Die dazu gehörenden Träger sollen außer den vieren, welche die Reihe des Tragens zunächst trifft, bei Feuersgefahr mit der auf dem Naschmarkt befindlichen Feuerspritze zu Hilfe eilen, wie bei Tage nach wie vor sämtliche Sänftenträger in Feuersnot zur Stelle sein müssen.

Auch in dieser Zeit ist das Einkommen der Sänftenträger noch kärglich genug, zumal es unter ihnen an der rechten Zucht fehlt, so daß die alten Mißstände noch in Blüte stehen. Jeder von den ordinären Trägern hat noch ein besonderes Geschäft, der eine ist Maurer, der andere Markthelfer, der dritte gar Lotteriekollekteur u. s. f. Zu ihrem Dienst kommen diese guten Leute höchst unregelmäßig, lassen sich vielmehr durch die Beigehilfen oder auch andere Personen vertreten, manche haben so ihre bestimmten Substituten. Wenn der Rat

---

1) Vergl. Wustmann, Quellen etc., S. 279: Es würden ihnen für den geringen Tragelohn (2 Groschen) zu lange Strecken zugemutet, sie müßten dafür oft eine Person von einer Ringmaner zur anderen tragen, „und haben sich sonderlich die Herrn Studiosi die weitesten Örter allemall bedinget, als zum Exempel von der Burgstraße ins Opern-Hauß(Brühl, jetzt Ecke Goethestraße, wo die Kreditanstalt steht) oder vom Rannischen biß zum Grimmischen Thore“.

auch, um dieser Unordnung zu steuern, den Sänftenträgern Entlassung androhte für den Fall, daß sie nicht regelmäßig zum Dienst kämen, so hatte er damit doch wenig Erfolg, weil eben mit dem Sänftetragen allein zu wenig zu verdienen war. Merkwürdigerweise war nämlich der Tarif zu dieser Zeit noch derselbe wie vor ungefähr 130 Jahren, nur daß es nun 8 Groschen kostete, wenn man sich aus einer Vorstadt in die andere tragen ließ. Daraus läßt sich ermessen, wie gering das Einkommen der Gehilfen oder „Expektanten“ war, die nicht nur keine Dienstkleidung gestellt bekamen, sondern noch die Hälfte ihrer Einnahmen an die ordinären Sänftenträger abgeben mußten.

Verhängnisvoll wurde für das Sänftenwesen die Einführung der Fiaker im Jahre 1840. Dadurch verminderte sich der Gebrauch der Portechaisen so, daß es schon im Jahre 1843 angebracht erschien, zwei Chaisen einzuziehen und die Zahl der Chaisenträger von 24 auf 20 herabzusetzen. Diese brauchen fortan nur noch jeder 5 Ngr. wöchentliche Abgabe zu entrichten. Dafür erhalten sie jährlich 1 Linnenrock, 1 Paar Schuhe, 1 Paar (!) Socken und alle 2 Jahre 1 Hut mit Borte und Schnalle. Als sie späterhin Hut und Socken aus eigenen Mitteln anschaffen, wird ihre Abgabe auf 4 Ngr. wöchentlich ermäßigt.

Unter der drückenden Konkurrenz der Fiaker vollzieht sich allmählich eine Wandlung im Sänftenwesen. Die Sänftenträger werden immer mehr zu Krankenträgern und Feuerlöschmannschaften und werden auch zu anderen mannigfaltigen Dienstleistungen, die ihrem ursprünglichen Berufe fernliegen, herangezogen. Im Jahre 1855 werden sie besonders verpflichtet, auf Verlangen des Polizeiamtes auch den Transport von Leichen und Verunglückten zu übernehmen, wobei sie sich ihrer Zivilkleidung bedienen müssen. Zugleich wird ihr Tarif erhöht. Sie bekommen seit 1. Januar 1856 für einen Gang mit der Sänfte in der inneren Stadt 8 Ngr., für einen aus dieser in die Vorstädte 10 Ngr. An Wartegeld haben sie fortan 13 Pf. für die Viertelstunde zu beanspruchen. Die Zeittaxe setzt für die erste Stunde $7\frac{1}{2}$ Ngr., für jede folgende 5 Ngr., für einen ganzen Tag 1 Taler 10 Ngr. fest.

Von den zur Zeit vorhandenen 20 ordentlichen und 16 Hilfsträgern haben jede Nacht 12 Mann, also das Personal von 6 Sänften, dienstbereit zu stehen, die übrigen aber sich zu Hause zu halten. Bei einem Schadenfeuer müssen sie zur Bedienung einer Spritze 20 Mann stellen. Auch sonst sollen die Sänftenträger nach wie vor für den Fall, daß

ihnen vom Rat oder mit dessen Genehmigung von Privatpersonen andere Verrichtungen aufgetragen werden, sich dazu bereit finden lassen.

Als Aufenthaltsort ist den Sänftenträgern nun (1861) das Souterrain des Polizeigebäudes unter dem Wachlokal der Kommunalgarde angewiesen, — so verschwindet das Sänftenwesen aus dem Verkehrsleben Leipzigs.

Im Jahre 1866 wird ein neuer Zeittarif für die Sänftenträger aufgestellt: Für den Gebrauch einer Sänfte in und außerhalb des Stadtbezirkes ist von jetzt ab zu zahlen:

bis zu 20	Minuten	4 Ngr.
von 20—35	„	6 „
„ 35—50	„	8 „
„ 50—65	„	10 „

bei Annahme auf mehrere Stunden für jede Stunde $7^1/_2$ Ngr.; das Wartegeld beträgt für die Viertelstunde 13 Pf. In diesem Jahre hatten die Sänftenträger, ebenso wie 1850, mit dem Transport von Cholerakranken viel zu tun.

Ihre wichtigste Aufgabe war aber nach und nach die geworden, als erste freiwillige Feuerwehr zu dienen. Für jede Stnnde Feuerdienst bekamen sie im Jahre 1873 pro Person 2 Ngr. 5 Pf. und als Abfindung für die ihnen früher gelieferten Bekleidungsstücke ein jeder jährlich 5 Taler 3 Ngr. Jedoch waren sie zum Feuerdienst nur verpflichtet, wenn ihre Dienste nicht anderweit in Anspruch genommen waren. Natürlich war infolgedessen auf sie im Notfall kein Verlaß. Es war daher kein großer Verlust, als ihre Verwendung im Feuerdienste noch im Anfang der 70er Jahre bei der Reorganisation der Feuerwehr fortfiel. Somit wurde das Sänftenwesen als solches mit jedem Jahre überflüssiger, und es wurde in der Stadtvertretung immer wieder über die Aufhebung des Sänfteninstituts verhandelt. Im Jahre 1875 sah man noch davon ab, weil die Chaisenträger für den Krankentransport unentbehrlich wären. Es waren in der Tat nur noch Krankenchaisen im Gebrauch.

Entsprechend ihrer immer geringeren Inanspruchnahme wurden auch die Leistungen der Stadt den Chaisenträgern gegenüber immer geringer. Sie erhielten z. B. 1876 im Souterrain des Polizeigebäudes nur noch Unterkunft und freie Beleuchtung. Freie Feuerung empfingen sie nicht mehr, ebensowenig Lagerstätten, seitdem sie nicht mehr im Feuerlöschwesen tätig waren. Auch die ihnen für Kleidung zuletzt in Höhe von 15 M. jährlich gezahlte Entschädigung war in Fortfall gekommen.

So dienten die Chaisenträger — es waren ihrer noch ca. 16 Mann — zum Transport von Verunglückten, Selbstmördern und Kranken, außerdem befaßten sie sich mit Arbeiten aller Art, wobei sie trotz der von ihnen beanspruchten hohen Löhne gesucht waren, weil sie hinsichtlich ihrer Solidität im Vergleich zu anderen Handarbeitern eine gewisse Garantie boten und auch ziemlich geschickte Leute waren. Der Lohn für ihre Dienstleistungen war in Anbetracht ihrer Vielseitigkeit der freien Vereinbarung überlassen [1]).

Für den Transport von Kranken bestand eine Taxe. Die Sänftenträger erhielten danach für das Verbringen eines Kranken nach dem Krankenhause St. Jakob von der inneren Stadt aus 5, aus der Südvorstadt 4, aus den übrigen Vorstädten 6 M. Für den Transport in den Stadtbezirken waren die Preise entsprechend den Entfernungen bestimmt. Hatten die Träger Treppen zu steigen, so erhielten sie, wenn die Chaise mit hinaufgenommen wurde, 0,50 M., wenn der Kranke auf andere Weise getragen wurde, 0,25 M. für jede Treppe extra.

Bald kamen jedoch Wagen mit Pferdegespann und Handwagen für den Krankentransport auf, und nun war für die Sänftenträger neben den Droschken und Dienstmännern im Verkehrsleben Leipzigs gar kein Raum mehr. So wurde denn das Sänftenträgerinstitut endlich Ende Juni 1886 aufgehoben und die am besten erhaltene Sänfte dem Verein für die Geschichte Leipzigs überwiesen.

1) Viel wurden die Sänftenträger als Boten, Barbiere und Heilkünstler in Anspruch genommen. Insbesondere verstanden sie sich auf die Herstellung eines heilkräftigen Zugpflasters.

Das Droschkengewerbe.

Kapitel I.

Entwickelung bis zur Abschaffung des Privilegiums der Fiaker.

Zum Personentransport dienende Wagen, sogenannte Karethen, kamen erst vor ungefähr 250 Jahren in Leipzig auf; im Jahre 1673 wird im sächsischen Landtage geklagt, „in Menschengedenken sei es noch, daß in Leipzig keine Karethe gebräuchlich gewesen, jetzt sei wegen der vielen Karethen und mutigen Pferde beim Gottesdienste und Messen auf den Gassen fast nicht fortzukommen“. Deshalb verbot der Leipziger Rat wiederholt — im August 1680 und im Juli 1698 — alles Karethenfahren in der Stadt herum, zu Hochzeiten, Leichen und zur Kirche, aber auch danach hielten noch manchen Sonntag gegen 50 Kutschen vor der Peterskirche.

Mehr als durch Verbote wurden diese „überflüssigen und zur Meßzeit beschwerlichen“ Privatwagen durch die am 26. September 1703 eingeführten öffentlichen Sänften[1]) verdrängt. Allerdings gewährten die unter der Börse auf dem Naschmarkt stationierten Sänften oder Portechaisen nur je einer Person Platz und dienten somit nur dem Einzelverkehr in der Stadt. Für gemeinsame Fahrten oder für solche nach auswärts mußte es bei den im Privatbesitze befindlichen Wagen bleiben. Dabei hielten einige Bürger auch Lohnkutschen. Die waren gewöhnlich nur auf Bestellung zu haben, fanden sich jedoch bei besonderen Gelegenheiten, wie Theatervorstellungen und Bällen, in Erwartung eines guten Verdienstes auch wohl unbestellt ein. Später, vom letzten Viertel des 18. Jahrhunderts an, hielten stets einige Lohnkutschen auf dem Roßmarkt vor dem Peterstore „zur Beförderung des Pläsiers auf den Dörfern“. Die Kutscher verlangten für das Fahren von vier Personen 16 Groschen und mehr, je nachdem die Tage schön und der Ort entfernt war. Sonntags waren oft keine

1) Vergl. auch Gensel, Leipzig um das Jahr 1835, S. 8.

Wagen mehr oder nur für übermäßigen Preis zu haben. Es wurde auch über die Zudringlichkeit der Kutscher geklagt, die jeden anfuhren, umzingelten, anschrieen, ja zuweilen beim Arme nahmen und in die Chaise hoben. Erklärlich ist es auch, daß diese Lohnkutschen, da solche zu halten jedem Leipziger Bürger frei stand, aus den verschiedenartigsten Vehikeln bestanden [1]).

Doch genügte dieser Zustand noch einige Jahrzehnte. Denn solange die Stadt mit ihren fest begrenzten Vorstädten nur einen geringen Flächenraum einnahm, die öffentlichen Gebäude und Anstalten sämtlich in der inneren Stadt sich befanden, konnten die Wege in der Stadt leicht zu Fuß gemacht werden, es bedurfte keiner schnellen Transportmittel, und niemand fand darin eine Unbequemlichkeit oder eine Nachteil bringende Zeitversäumnis. Die Menschen hatten noch mehr Zeit als heutzutage und waren andererseits auch sparsamer. „Man muß auch bedenken, daß es damals noch an einem eigentlichen Verkehr im heutigen Sinne innerhalb der Stadt fehlte. Außer den paar Beamten, die zwischen Wohnung und Bureau hin- und hergingen und den Bewohnern der Straße, die sie durchschritten, als lebendige Stundenzeiger dienten, den paar Laufburschen, Reisenden und sonst einigen Leuten müssen wir uns die Bevölkerung selbst einer größeren Stadt noch häuslich denken, nicht so in unausgesetzter Bewegung wie heute. Die Arbeiter brauchten nicht meilenweit zu ihrer Arbeitsstätte zu laufen, die vielmehr meist mit ihrer Wohnstätte zusammenfiel, die tausend Dinge des täglichen Gebrauchs wurden nicht in einem ewigen Herumgelaufe zusammengeholt, das Shopping war noch nicht zur süßen Gewohnheit der Damen aller Stände geworden, die vielmehr in Haus und Garten und in der Pflege der Kinder noch überreichlich Arbeit fanden, und von einem Spaziergehen innerhalb der Stadt war erst gar nicht die Rede“ [2]).

Als aber Sachsens Anschluß an den Deutschen Zollverein stattfand [3]), als die erste Eisenbahn an der Peripherie von Leipzig ausmündete [4]) und an dem Bahnhofe Speicher und Niederlagen emporwuchsen, da schob die vermehrte Einwohnerzahl der Stadt eine neue Straße nach der anderen über die niedergelegten Stadtmauern ins

---

1) Übrigens ist im Jahre 1801 ein Reisender des Lobes voll über den billigen Fuhrlohn und das im Gegensatz zu Berlin rasche Fahren.

2) Sombart, Die deutsche Volksw. im 19. Jahrhundert, S. 19.

3) Im Jahre 1834.

4) Am 24. April 1837 wurde der Betrieb auf der Strecke Leipzig-Althen und am 7. April 1839 der Rest der Leipzig-Dresdner Eisenbahn eröffnet.

Land hinaus, es entstanden neue Stadtteile, bald zählte Leipzig an die 50000 Einwohner.

So machte sich der Wunsch nach einer Beschleunigung des stets reger werdenden Personenverkehrs durch ein geregeltes, stets bereites, billiges Lohnfuhrwerk immer mehr geltend, zumal solches in anderen größeren Städten Deutschlands, wie Berlin, Hamburg und Breslau, bereits eingeführt war. Als auch in Städten, wie Potsdam und Frankfurt a/M., denen Leipzig in Beziehung auf Ausdehnung, Volkszahl und Verkehr wohl an die Seite gestellt werden konnte, im Jahre 1839 mit entschiedenem Erfolge Droschken eingeführt waren, da wandte sich im Jahre 1840 eine Anzahl von Lohnkutschern mit dem Gesuche um Konzession einer „Fiacre- oder Troschkenanstalt" an den Rat der Stadt Leipzig. Sie dachten dadurch dem Lohnkutschergewerbe, dem auf seinem ursprünglichen Gebiete, den Fuhren über Land, in den Eisenbahnen ein übermächtiger Konkurrent entstanden war, eine neue Erwerbsquelle zu eröffnen.

Dem Rat waren die Übelstände bei den bisherigen Lohnkutschern, die Ungleichheit ihrer Fuhrwerke, die damit teilweise zusammenhängende verschiedene Höhe der Preise, die für jede einzelne Fuhre eigens vereinbart werden mußten, und die daraus resultierende willkürliche Behandlung des Publikums wohlbekannt. Doch hatte er auch manche Bedenken gegen die Einführung von Droschken. Einmal fürchtete man, daß die Enge der Straßen, die an Meß- oder Wochenmarkttagen mit Menschen wie vollgestopft waren, der freien Zirkulation der neuen Fuhrwerke hinderlich sein würde, sodann besorgte man, durch die Einführung der billigen Fahrgelegenheit dem Sänftenwesen den Todesstoß zu versetzen, was um deswillen zu bedauern wäre, weil damit auch die sehr geschätzten Nebenfunktionen der Sänftenträger in Fortfall kommen würden [1]).

Jedenfalls hielt der Rat es für gerecht, nicht anderen Personen, die sich darum bewarben, sondern den Lohnkutschern die Errichtung einer Droschkenanstalt anheimzugeben, da sie voraussichtlich durch die neuen Fuhrwerke erhebliche Einbuße an ihren Einnahmen erleiden würden. Unter den Lohnkutschern fanden sich daraufhin am 15. März 1841 21 mit 24 Wagen zu einem „Verein für Droschkenunternehmung für Leipzig und dessen nächste Umgebungen" zusammen und wählten aus ihrer Mitte zwei Vorsteher, die den Verein nach allen Richtungen vertreten und für Ordnung im Innern sorgen sollten. Zur äußeren

1) Insbesondere sind ihre Dienste als Krankenträger und als Feuerwehrleute gemeint.

Regelung stellte der Rat der Stadt ein „Reglement für die Fiakers der Stadt Leipzig“ auf, das am 31. März 1841 in Kraft trat.

Darin werden den Fiakern neun Halteplätze im Innern der Stadt angewiesen, auf denen sie den Tag über Bestellungen zu erwarten haben, und zwar von früh $^1/_2$6 im Sommer bezw. $^1/_2$7 Uhr im Winter bis abends 10 Uhr, am Theater aber jedenfalls bis nach Schluß der Vorstellung. Zu ihrem Fahrbezirk oder, wie der technische Ausdruck dafür lautet, Rayon, gehören auch die Ortschaften Thonberg, Stötteritz, Kohlgarten, Eutritzsch, Gohlis und Lindenau. Bei Fahrten dahin dürfen sich die Fiaker in diesen Ortschaften nur 5 Minuten nach Beendigung der Fahrt aufhalten, um den Lohnkutschern, die nach wie vor ihren Stand auf dem Roßplatz haben und ohne Taxe und behördliche Aufsicht bleiben, ihren Verdienst nicht allzusehr zu schmälern. Die Droschken haben jede Fuhre anzunehmen und nach einer nach der Zeit berechneten Taxe zu fahren, wobei jedoch mindestens eine Viertelstunde zu berechnen ist. Eine Fahrt bis zu 20 Minuten kostet einspännig 2 Ngr. und 5 Pf., zweispännig 5 Ngr. Die Droschkenkutscher tragen als Abzeichen gelbe Rockkragen. Die in der Regel mit einem Pferde bespannten Wagen sind mit fortlaufenden Nummern versehen und bestehen zunächst noch aus den alten Lohnkutschen, doch wird möglichste Gleichmäßigkeit bei ihnen angestrebt. Das geschieht auch in den von den Vorstehern des Fiakervereins für die Droschkenkutscher erlassenen Instruktionen, welchen die Bestimmungen des vom Rate aufgestellten Reglements zugrunde gelegt werden. Die Befolgung aller dieser Vorschriften wird durch zwei vom Verein beauftragte und vom Rate der Stadt eidlich in Pflicht genommene Inspektoren überwacht.

In der Tat fanden die Droschken, deren Rentabilität anfangs sehr bezweifelt worden war, beim Publikum die günstigste Aufnahme, so daß innerhalb 4 Wochen 10 weitere Fiaker dazu kamen.

Es war nur natürlich, daß nun jedermann die schlechter ausgestatteten Fuhrwerke der Lohnkutscher lediglich noch im Notfalle benutzte, zumal man bei ihnen in Ermangelung einer Taxe und behördlicher Aufsicht immerhin Übervorteilungen ausgesetzt war. So blieben den Lohnkutschern nur noch die Fuhren nach entlegeneren Ortschaften in Leipzigs Umgebung, und ihre Einnahmen wurden immer kümmerlicher. Infolgedessen trachteten sie danach, auch als Fiaker fahren zu dürfen, jedoch wurde ihren Gesuchen vom Rate der Stadt nicht nachgegeben. Denn wenn den Fiakern dem Regulativ zufolge die Verpflichtung obliege, auf den ihnen angewiesenen Stationsplätzen zu

bestimmten Stunden aufzufahren und gegen Taxe nur innerhalb des Fiakerbezirks Fuhren zu leisten, so hätten sie, auch in Anbetracht ihrer Neuanschaffungen, überhaupt des mit dem ganzen Unternehmen verbundenen Risikos Anspruch darauf, daß solche obrigkeitlichen Einrichtungen getroffen und aufrecht erhalten würden, bei denen allein das Bestehen des Instituts und die Erfüllung der ihnen gegenüber dem Publikum obliegenden Verpflichtungen möglich wäre. Deswegen war es dem Droschkenverein auch gestattet, freiwerdende oder neu konzessionierte Droschkennummern für seine Mitglieder in Anspruch zu nehmen.

Diesen Gründen des Rates der Stadt stimmten Kreisdirektion und Ministerium des Innern auf Beschwerden der Lohnkutscher hin bei. Aber diese mochten sich dabei in ihrer doch wohl sehr übeln Lage nicht beruhigen, und so hören in den nächsten Jahren ihre Versuche nicht auf, gegenüber dem Privilegium des Fiakervereins und dessen „Protektion durch die Behörden“ für ihr Gewerbe bessere Lebensbedingungen zu erlangen. Zu dem Zwecke schließen sie sich zu einem Verein zusammen, der bald in einen Einspänner- und einen Zweispännerverein mit je einem Vorsteher und Inspektor zerfällt. Ihre Kutscher tragen rote Rockkragen, weshalb sie „Rotkragen“ genannt werden. Ihre Wagen dürfen allerdings eine Nummer noch nicht führen. Wohl aber wird ihnen im Jahre 1847 erlaubt, ihre Wagen ebenso wie die Fiaker an den Bahnhöfen aufzustellen. Dagegen erlangen sie erst nach längeren Bemühungen die Berechtigung, außer vor dem Peterstor auch auf der Dresdner Straße am Friedhof und auf dem Fleischerplatz Stand zu halten. Die Aufstellung einer Taxe auch für ihre Wagen erreichen sie aber trotz aller Bemühungen erst im Jahre 1855. Da beschließt nämlich der Rat der Stadt, die Droschken des Lohnkutschervereins, die sogenannten Rotkragen oder Wilden, sollten innerhalb der Stadt und des Fiakerrayons nach der Fiakertaxe fahren, während es darüber hinaus bei dem alten System der freien Vereinbarung des Fahrpreises zu bleiben habe. Dabei sind im Anfang ihre Wagen zum Unterschied von den numerierten der Fiaker mit Buchstaben bezeichnet, jedoch erhalten sie schon im folgenden Jahre ebenfalls Nummern. Die Berechtigung zum Auffahren auf die ihnen zuerteilten Stationsplätze wird von einer Genehmigung des Rates abhängig gemacht. Auch behält dieser sich eine Schließung der Zahl der „Rotkragen“ vor. Dies auf die andauernden Klagen der Lohnkutscher hin, daß es noch immer in Leipzig jedem Bürger erlaubt sei, Lohnfuhren zu tun; während in vielen anderen Städten Deutsch-

lands, z. B. auch in Dresden, die Lohnkutscher innungsmäßige Verbände bildeten, werde in Leipzig das Gewerbe der Lohnkutscher als ein freies im freiesten Sinne des Wortes betrachtet. Sie bitten den Rat, bei der vorgesetzten Behörde zu befürworten, daß die Lohnkutscher Leipzigs einen innungsgemäßen, zwar nicht der Zahl nach, wohl aber sonst durch bestimmte Satzungen, die Einrichtung eines Eintrittsgeldes, die Bildung einer besonderen Vereinskasse, die Wahl der Vorstände und andere noch festzustellende statutarischen Bestimmungen nach außen abgeschlossenen mit Korporationsrechten versehenen Verband (Innung) bilden dürften. Später beantragen sie daneben noch die Bildung eines zweiten, dem bestehenden gleichen Fiakervereins und die allmähliche Verschmelzung beider. Zu dieser Verschmelzung, zur Beseitigung der privilegierten Stellung des Fiakervereins, welche übrigens von der Kreisdirektion schon 1854 für wünschenswert erklärt wurde, sollte es jedoch erst im Jahre 1868 kommen.

Bis dahin werden nach und nach noch mancherlei Verbesserungen eingeführt.

Schon im Jahre 1845 wird den Kutschern des Fiakervereins bei Geld- resp. Gefängnisstrafe zur Pflicht gemacht, durch Aufstellen kleiner Fähnchen dem Publikum zu erkennen zu geben, wann ihr Wagen frei ist, damit sie nicht ihnen unangenehme Fuhren ablehnen können mit der beliebten Ausrede, schon bestellt zu sein.

Im Jahre 1848 wird auch eine Taxe für Passagiergepäck aufgestellt. Danach muß der Fahrgast eines Fiakers für jedes Kollo oder Koffer außer dem Fahrpreise für seine Person 2 Groschen bezahlen.

Nach einem neuen Reglement für die Fiaker der Stadt Leipzig vom Jahre 1849 wird der Fahrbezirk der Fiaker erweitert und als Taxe für die Fahrt bis zu 20 Minuten statt bisher 25 nunmehr 30 Pf. festgesetzt; für Zweispänner ist im gleichen Falle die Taxe 40 Pf., und auf diesen Betrag wird bereits im folgenden Jahre auch die Taxe für Einspänner erhöht. Damit der Kutscher eventuell nachträglich ausfindig zu machen ist, muß er bei Vermeidung von Strafe dem Fahrgaste eine mit der Nummer des betreffenden Wagens versehene Marke einhändigen. Eine schärfere Kontrolle sucht man im Jahre 1856 durch Einführung einer von einem einheimischen Eisenbahnbilleteur erdachten Kontrolleinrichtung herbeizuführen. Doch läßt man wegen zu großer Kompliziertheit des Verfahrens davon wieder ab.

Ebensowenig erweist sich die Einrichtung einer Fiaker-Bestellanstalt in einem Gasthaus auf der Hainstraße im Jahre 1857 als praktisch; sie muß noch im selben Jahre wegen zu geringer Benutzung

wieder aufgegeben werden. In ihrer Wohnung entgegengenommene Bestellungen sind die Fiakerbesitzer nach wie vor auszuführen verpflichtet. Für Nachtfuhren, die besonders zu bestellen sind, gibt es eine erhöhte Taxe.

Im Jahre 1860 wird vom Rate der Stadt angeordnet, daß die Kutscher des Fiakervereins zur Unterscheidung von anderen einen grünen Rock mit gelbem Kragen, eine grüne Mütze mit gelbem Rand oder einen Hut und einen Mantel mit gelbem Kragen zu tragen hätten.

Da die Droschken von morgens früh $^1/_2$6 resp. $^1/_2$7 bis abends 10 Uhr auf ihren Stationsplätzen zu halten haben, so ist es natürlich, daß sich die Pferde besonders in den späteren Tagesstunden oft müde und abgetrieben zeigen. Deshalb wird bestimmt, für jede einspännige Droschke seien zwei Pferde zu halten, von denen eines am Vormittag, das andere am Nachmittag Dienst haben soll. Außerdem muß für je drei Wagen ein Reservepferd bereitstehen. Umgespannt wird mittags, und zwar darf das infolge freiwilliger Übereinkunft der Fiaker anfänglich nicht vor 1 Uhr mittags geschehen. Damit aber nicht alle Wagen zu diesem Zwecke gleichzeitig abwesend seien, wird im Jahre 1852 angeordnet, daß beim Umspannen nie über die Hälfte der Fiaker auf einmal vom Platze abfahren und die anderen so lange warten sollen, bis jene zurückgekehrt sind.

Auf den Bahnhöfen haben sich die Fiaker bei Ankunft der Züge in einer vom Rate festzusetzenden Mindestzahl einzufinden, und seitdem im Jahre 1852 der erste Nachtzug auf dem Magdeburger Bahnhof morgens $^1/_2$4 Uhr ankommt, haben zu dieser Zeit dort jedesmal drei der Reihe nach bestimmte Fiaker zur Aufnahme der Reisenden zu halten[1]).

Für Fahrten nach 9 Uhr abends außerhalb des Stadtbezirkes wird die doppelte Fahrtaxe erhoben, und es wird dies den Fiakern sogar zur Pflicht gemacht, um unbillige Konkurrenz hintanzuhalten.

Auf Innehaltung aller dieser Vorschriften haben die beiden, späterhin um einen vermehrten, Inspektoren des Droschkenvereins zu sehen. Im übrigen sorgt auch der Verein selbst für Ordnung unter seinen Mitgliedern, und zwar in erster Linie durch seine Vorsteher, die jedesmal für ein Jahr von der Generalversammlung gewählt und vom Rate der Stadt öffentlich bekannt gemacht werden, sodann durch die Generalversammlung seiner Mitglieder bei wichtigen Angelegen-

1) Daß diese geringe Zahl von Droschken für ausreichend erklärt wird, ist bezeichnend dafür, daß zu jener Zeit das Publikum von der Gelegenheit, Nachts zu reisen, noch wenig Gebrauch machte.

heiten. Schon § 3 der Vereinsstatuten vom Jahre 1844 bestimmt, daß jede Fiakernummer, die sich erledigt, dem Verein anheimfallen und dem Rate der Stadt eine Verfügung darüber lediglich anzuzeigen sein soll. Auch ist nach § 26 in Verbindung mit § 30 der Fiakerverein zur Ausschließung von Mitgliedern selbständig berechtigt. Jetzt behält sich, im Jahre 1854, der Rat der Stadt über jede vom Verein beschlossene Ausschließung eines Mitgliedes wenigstens Kognition vor. Unter diesen Umständen konnte es nicht ausbleiben, daß die Fiakernummern nach wie vor förmlich Verkaufswert wie andere übertragbare gewerbliche Berechtigungen hatten und von den Vereinsmitgliedern bei Vakanzen in der Tat zu hohen Preisen verkauft wurden.

Kapitel II.

Weitere Entwickelung bis zum Aufkommen der Taxameter.

Ein frischerer Zug kam in das Droschkenwesen, als die Aufsicht darüber am 1. August 1863 vom Rate der Stadt an das Polizeiamt überging, wobei sich der Rat allerdings vorläufig noch die Entschließung über die Zahl der Wagen, die Taxe, sowie die Stationsplätze, beziehentlich auch auf Antrag des Polizeiamtes über Erteilung und Entziehung der Konzession vorbehielt.

Den konzessionierten Einspännern wird nun im Jahre 1865 das Befahren der Bahnhöfe in gleicher Weise wie den Fiakern gestattet. Und durch das Droschkenregulativ vom 27. Dezember 1867, welches am 5. April 1868 in Kraft tritt, wird der Unterschied zwischen den Droschken des Fiakervereins und den Fuhrwerken der Lohnkutscher endlich vollständig beseitigt. Fortan wird die Berechtigung zum Standhalten mit Droschken auf öffentlichen Plätzen und Straßen der Stadt, sowie auf den Bahnhöfen durch Konzession, die auf die Person lautet, erworben. Darüber, wie auch über die Zahl der Konzessionen hat das Polizeiamt nach den Verkehrsbedürfnissen zu entscheiden. Die bisherigen Mitglieder des Fiakervereins und die Besitzer konzessionierter Droschkennummern erhalten die Konzession gebührenfrei. Die Berechtigung zum Gewerbebetrieb beginnt mit der Einhändigung des Konzessionsscheines, in welchem die Zahl der zum Betriebe zugelassenen Droschken und die ihnen zugeteilten Nummern angegeben sind. Es sollen nur solche Wagen öffentlich auffahren dürfen, deren Inhaber die Konzession und deren Führer die vom Polizeiamt vorgeschriebene Dienstkleidung haben, welche vom Konzessionar anzuschaffen und stets

in gutem Zustande zu erhalten ist. Zu Droschkenkutschern dürfen nur mindestens 18 Jahre alte, gesunde, kräftige, zuverlässige, nüchterne, reinliche, des Orts und Fahrens kundige Personen gewählt werden. Jedenfalls kann das Polizeiamt, wenn diesen Bedingungen nicht entsprochen wird, die sofortige Entlassung des Droschkenkutschers anordnen. Die Aufsicht übt unter Fortfall der Inspektoren des Droschkenvereins nunmehr das Polizeiamt durch fünf besonders angestellte und mit besonderen Instruktionen versehene Aufseher aus. Deren Besoldung und Dienstkleidung haben die Droschkenbesitzer nach Verhältnis der Zahl ihrer Droschken zu bestreiten, insofern die Bahnhofsmarken nicht einen dafür ausreichenden Betrag ergeben. Nach dem neuen Regulativ haben nämlich die Droschkenaufseher an den Bahnhöfen Marken an das Publikum abzugeben, die mit den Nummern der dort aufgefahrenen Droschken versehen sind. Es wird dadurch die Verteilung der Passagiere auf die Droschken geregelt. Dafür hat in jedem Falle der Droschkenführer 10 Pf. im voraus zu zahlen, die nachher dem Fahrgast in Anrechnung gebracht werden. Diese Beträge fließen so reichlich, daß es niemals nötig wird, von den Droschkenbesitzern einen Beitrag zur Bestreitung des Aufwandes für die Aufseher zu erheben, daß vielmehr aus den „Bahnhofsgroschen“ in einer besonderen Droschkenkasse Kapital angesammelt werden kann [1]. — Das Fahrgeld wird nach dem neuen Regulativ entweder nach der während der Fahrt verflossenen Zeit — Zeitfahrt — oder nach der zurückgelegten Entfernung — Tourfahrt — berechnet, und zwar gilt mangels einer Vereinbarung eine Fahrt innerhalb des Stadtbezirkes als Zeitfahrt, außerhalb des Stadtbezirkes als Tourfahrt. Eine Fahrt nach den Bahnhöfen ist immer eine Tourfahrt, weil so der Fahrpreis schon vorher berechnet und bezahlt werden kann, was in diesem Falle zwecks schnellerer Abfertigung wünschenswert ist. Demgemäß gibt es für die Droschken drei verschiedene Taxen. Die erste, für Fahrten innerhalb des Stadtgebietes, ist nach der Zeit berechnet, die zweite für Fuhren nach den Bahnhöfen und die dritte für solche nach auswärts sind nach den Entfernungen aufgestellt.

Die zweispännigen Droschken sind denselben Bestimmungen wie die einspännigen unterworfen, nur haben sie eine in einem besonderen Tarife B angegebene höhere Taxe und außerdem die Befugnis, auch über den Fahrbezirk hinaus zu fahren, während die Einspänner diesen innehalten müssen.

---

1) Vergl. unten S. 35 f.

Nachtfahrten müssen im Hause des Konzessionars bestellt werden und sind innerhalb des Stadtgebietes ohne Rücksicht auf die Zahl der Fahrgäste gegen ein Entgelt von 15 Ngr. auszuführen.

Alle diese Vorschriften werden im Jahre 1868 auf die Schlitten, die zur Winterszeit teilweise an die Stelle der Droschken treten, ausgedehnt. Seit 1869 ist für jede Droschke von einbrechender Dunkelheit an eine brennende Laterne obligatorisch.

Nach Abschaffung der bevorzugten Stellung des Fiakervereins bilden nunmehr die Droschkenkonzessionare — es sind am 3. April 1868 112 mit 269 Wagen — einen neuen Verein und wählen 19 Vorsteher, die von der Polizei vor Erlassung neuer Bestimmungen, namentlich hinsichtlich der Fahrtaxe, sowie bei Erweiterungen des Fahrbezirkes gehört werden sollen.

Der Fahrbezirk der Droschken wurde allmählich immer weiter ausgedehnt, so im Jahre 1868 auf die Ortschaften Raschwitz, Oetzsch, Mockau, Windorf, Lauer, Groß- und Kleinwiederitzsch, Knaut-Kleeberg, Knauthain, Barneck und Böhlitz-Ehrenberg. Und zwar hatte, wer dahin fahren, die Droschke aber nicht zur Rückfahrt in die Stadt benützen wollte, auch für die Zeit, welche die Rückfahrt in Anspruch nahm, das Fahrgeld für mindestens eine Person zu entrichten.

Viel Schwierigkeiten machte in der Folge die Regelung des Frühauffahrens auf die Stationsplätze. Da nämlich in den frühen Vormittagsstunden nur wenig Verkehr war, also auch wenig Verdienst in Aussicht stand, fehlte es um diese Zeit nicht selten an Droschken. Doch war es auch nicht notwendig, daß dann bereits, wie bisher Vorschrift war, alle Droschken auf den Standplätzen hielten. Deshalb wurde im Jahre 1870 angeordnet, daß jeder Konzessionar mit mindestens der Hälfte seiner Droschken, und wenn er nur eine hatte, mit dieser auf dem seiner Wohnung am nächsten gelegenen Stationsplatze aufzufahren habe, und zwar im Sommer um $^1/_2$6, im Winter um $^1/_2$7 Uhr. Schon im nächsten Jahre aber wurde diese Bestimmung dahin abgeändert, daß sämtliche Droschken, welche gerade Nummern führten, früh $^1/_2$6 resp. $^1/_2$7 Uhr, die mit ungeraden Nummern spätestens 8 resp. 9 Uhr aufzufahren hätten. Doch stellte sich auch das als unpraktisch heraus. Zeitweilig wurde nun das Frühauffahren durch „Vereinskommandierlisten“ geregelt, nach denen das pünktliche Früheinspannen jeden Droschkenführer am dritten Tage traf, wobei er sich jedoch im Behinderungsfalle vertreten lassen konnte. Schließlich erwies sich die noch heute geltende Vorschrift als am besten den Verkehrsbedürfnissen entsprechend, nach welcher die Droschken mit geraden Nummern an den Tagen mit

gerader, die Droschken mit ungeraden Nummern an den Tagen mit ungerader Datumszahl spätestens um 7, in den Monaten November bis Februar 8 Uhr früh auffahren müssen[1]).

Die Kontrolle über das Frühauffahren wurde zunächst vom Vorstande des Droschkenvereins ausgeführt, der dafür aus der Droschkenkasse eine Geldentschädigung erhielt, ging aber im Jahre 1884 auf die Polizei über.

Nicht lange nach der Abschaffung des Privilegiums der Fiaker machte sich, wie in ganz Deutschland, so auch in Leipzig der wirtschaftliche Aufschwung zu Anfang der 70er Jahre bemerkbar. Mit ihm hängen die Differenzen zusammen, welche zwischen Polizeiamt und Droschkenbesitzern um diese Zeit entstehen, weil es den Droschkenbesitzern zwecks Erleichterung der polizeilichen Kontrolle nicht gestattet sein soll, Wohnung und Stallung außerhalb der Stadt zu haben. Gegen diese Anordnung wenden die Droschenbesitzer ein, bei der Konzentrierung des Geschäftsverkehrs in der inneren Stadt würden dort Stallungen immer seltener, weil nach und nach aller verfügbare Raum von den Geschäften in Anspruch genommen würde. Außerdem nähmen ihnen die immer mehr aufkommenden Luxusequipagen manche Stallung fort. Es sei daher für Lohnkutscher immer schwieriger, Stallungen und Remisen in der inneren Stadt zu bekommen, zumal es für sie doch dringend wünschenswert sei, in demselben Hausgrundstück Wohnung und Stallung zu haben. Überhaupt erhöhe das Wohnen in der Stadt die Gewerbsunkosten für die Konzessionare in ganz erheblicher Weise. Unter diesen Umständen sei für die weit über 100 Droschkenkutscher, welche außerhalb Leipzigs wohnten, das Verbot, dort zu wohnen, gleichbedeutend mit dem Verbote, ihr Gewerbe auszuüben. Schon jetzt hätten viele von ihnen unter großen Kosten zwei Wohnungen mieten müssen, nämlich, wie sie sich drastisch ausdrückten, „eine in der Stadt für die Polizei, und eine auf dem Lande für uns und unsere Pferde“. Der Schaden, der durch die Aufrechterhaltung dieses Verbotes ihnen und auch mittelbar dem Publikum erwüchse, stände in gar keinem Verhältnis zu dem Vorteil, den eine bequemere Kontrolle für die Polizei mit sich brächte. Dagegen machte die Polizei geltend: „Gehört zur Erlangung der Konzession der hiesige Wohnsitz, so bleibt er auch Erfordernis zum Rechte der Fortführung derselben.“ Und sie ließ nächtlicherweise revidieren, ob die

1) Vergl. § 32 der Droschkenordnung f. d. Stadt Leipzig vom 24. Jan. 1903.

Konzessionare auch in der von ihnen angegebenen, in der Stadt gelegenen Wohnung und Stallung schliefen, bezw. ihre Pferde stehen hätten. Darauf wurde den Konzessionaren bei Strafe der Konzessionsentziehung eine Präklusivfrist gesetzt, innerhalb deren sie der polizeilichen Anordnung nachzukommen hätten.

Jedoch auch hier zeigten die wirtschaftlichen Verhältnisse sich stärker als der Wille der Polizei. Sie entzog zwar einigen Leuten die Konzession wegen Nichtbeachtung ihres Gebotes, sah sich aber bald gezwungen, sie ihnen wieder zu erteilen. Um aber doch einen Druck in der gewünschten Richtung auszuüben, wurde schließlich in dem neuen Regulativ vom Jahre 1874 bestimmt, daß jeder außerhalb Leipzigs wohnende Droschkeninhaber für jede ihm konzessionierte Droschke monatlich ein Standgeld von 3 M. an die Stadtkasse zu entrichten habe. Dieses Standgeld wurde übrigens später, einem Antrage der Stadtverordneten gemäß, auf monatlich 1 M. 50 Pf. herabgesetzt.

Bewirkte der wirtschaftliche Aufschwung zu Anfang der 70er Jahre eine Zunahme des Verkehrs in Leipzig, so kam diese doch nicht den Droschken, sondern der Pferdebahn zu statten, welche im Jahre 1872 hier ihren Betrieb eröffnete. Diese nahm vielmehr den Droschken so viel von ihrem Verdienst fort, daß das Polizeiamt beschloß, die Zahl der nach dem Regulativ von 1874 zu konzessionierenden Droschken von 485 auf 300 herabzusetzen.

Ganz konnte die an ihre Gleise gebundene, nur an bestimmten Haltestellen Passagiere aufnehmende und absetzende, dazu den Omnibuscharakter tragende Pferdebahn die Droschken natürlich nicht verdrängen. Denn einmal waren noch immer Fuhren nötig nach Orten, die von der Pferdebahn nicht berührt wurden; bei schlechtem Wetter wie in Krankheitsfällen war es immerhin wünschenswert, sich von dem Fuhrwerk bis vor die Haustür bringen zu lassen. Andererseits gab es stets Leute, die es ihrer Stellung, sowie ihren Vermögensverhältnissen schuldig zu sein vermeinten, auch nicht in der Pferdebahn mit dem niederen Volke zusammenzusitzen. Sodann wurden die Droschken nach wie vor zu Vergnügungsfahrten verwandt, wo es auf Geld nicht so genau ankam. Auch befähigte ihre Ortskenntnis die Droschkenkutscher dazu, nebenbei als Fremdenführer zu dienen, weshalb Fremde nach wie vor die Droschken bevorzugten. Unentbehrlich sind die Droschken, wenn es gilt, mehrere Häuser der Reihe nach aufzusuchen, wie es bei Besuchsfahrten, z. B. im Beruf des Arztes täglich, vorkommt. Ferner

ist es ein Vorzug der Droschken, daß man in ihnen Gepäck mit sich führen kann, für welches in den Straßenbahnwagen nur ganz beschränkter Raum zur Verfügung steht. Deshalb kommen auch bei Umzügen von unverheirateten Leuten, wie von Studenten, die schließlich doch meistens über mehr Mobiliar als den historischen zweiten Kragen und eine Tabakspfeife verfügen, die Droschken nach wie vor als Transportmittel in Frage. Zur Nachtzeit endlich, wann die Straßenbahnen nicht mehr fahren, bleiben die Droschken die einzigen erreichbaren Vehikel.

Das Bedürfnis nach Droschken, die zur Nachtzeit bereitstehen, machte sich mit der Zunahme des Verkehrs immer stärker geltend, darum wurde im Oktober des Jahres 1874 als Station für Nachtdroschken der Naschmarkt bestimmt, und um Nachtdroschken zu gewinnen, folgende Anordnung getroffen: „Die Führer der zwei Droschken, welche daselbst von nachts 12 Uhr an am längsten, mindestens eine Stunde, ohne Fahrdienst gehalten haben, bekommen je 10 Ngr. durch den Wachtmeister[1]) ausgezahlt. Dasselbe wiederholt sich nach jeder Stunde bis 6 Uhr früh, so daß der Führer einer sieben Stunden lang unbenutzt gebliebenen Droschke 2 Taler 10 Ngr. empfängt." Diese Maßregel konnte man jedoch bereits nach drei Monaten fallen lassen, denn bis dahin hatte sich schon ein freiwilliger Nachtdroschkendienst herausgebildet, weil die betr. Konzessionare dabei ihren Vorteil fanden. Jedoch mußte späterhin, im Jahre 1891, angeordnet werden, daß die Droschken, welche ausschließlich zum Nachtdienst verwendet würden, vom Frühanfahren nur dann frei sein sollten, wenn sie bis vormittags 10 Uhr im Dienste verblieben.

Überhaupt suchte man das Droschkenwesen mit der modernen Verkehrsentwicklung in Einklang zu bringen. Als aber zu dem Zwecke das Regulativ vom Jahre 1874 zwar eine Erhöhung der Fahrtaxe — der Einheitssatz stieg von 40 auf 50 Pf. — aber auch verschärfte Strafbestimmungen einführte, verweigerten die Droschkeninhaber anfangs die Annahme des Regulativs, und es drohte ein Streik auszubrechen. Schließlich unterwarfen sich aber die Beteiligten, und es konnten am 1. November 1874 485 Droschken konzessioniert werden. Diese Zahl ging zwar infolge der Konkurrenz der Pferdebahn zeitweilig unter 300 herab, stieg dann aber allmählich wieder bis zu der früheren Höhe. Um jedoch übermäßigen Andrang zum Droschkengewerbe zu verhindern, wurde durch Bekanntmachung von 3. Mai 1877 bis auf weiteres die Maximalzahl der Droschken auf 500 fest-

1) Von der dicht dabei befindlichen Ratswache.

gestellt, und dabei blieb es alle die Jahre bis zur Gegenwart, nur daß bei Einführung der Taxameter noch 22 Nummern dazukamen. Zum Droschkenrayon gehörten in dieser Zeit außer den nächsten Ortschaften auch noch Abtnaundorf, Möckern, Leutzsch, Schleußig.

Seit dem Jahre 1880 müssen die neu eingestellten Droschkenpferde zur Untersuchung auf ihre Tauglichkeit dem Amtstierarzt vorgeführt werden, der auch eine Untersuchung sämtlicher Droschkenpferde jährlich einmal bei den Generalrevisionen vornimmt. Um das Tränken der Tiere zu erleichtern, werden auf den Stationsplätzen Wasserständer aufgestellt, zu denen die Droschkenbesitzer Schlüssel von der Stadt erhalten.

Über die Droschkenführer hatten die Inhaber der Droschken schon nach dem Regulativ von dem Jahre 1867 ein Register zu führen, welches genaue Angaben über deren Persönlichkeit enthalten mußte, auch hatten sie jede Annahme oder Entlassung eines Droschkenkutschers binnen 24 Stunden dem Polizeiamt anzuzeigen. Da aber diesen Vorschriften nur sehr wenig entsprochen wurde, so erhielten im Jahre 1881 die Droschkenkonzessionare außerdem Anweisung, die Personalien jedes angenommenen Kutschers in der vorgeschriebenen Zeit bei Vermeidung der im Regulativ vorgesehenen Strafen dem Polizeiamte anzugeben, wozu Formulare auf dem Polizeiamte unentgeltlich zu haben waren. Nachdem durch Ortsstatut von der Befugnis der §§ 2 u. 3 des Reichsgesetzes vom 15. Juni 1883 Gebrauch gemacht, und hierdurch der Versicherungszwang auf alle Transportgewerbe erstreckt war, wurde die Kontrolle über die Droschkenkutscher noch strenger.

Sämtliche als Droschken dienende Wagen müssen zwecks Durchführung einer besseren Beaufsichtigung seit dem Jahre 1885 mit einem vom Polizeiamte zu erteilenden Prüfungsstempel versehen sein. Dieser Stempel wird bei den zuerst einmal im Jahre, vom Jahre 1888 ab im Frühjahr für die geraden und im Herbst für die ungeraden Droschkennummern stattfindenden Generalrevisionen jedesmal erneuert. Bei diesen Gelegenheiten wird auch eine Anzahl der im besten Zustande befindlichen Droschken mit Prämien bedacht und damit auf eine immer bessere Ausrüstung der Gespanne hingewirkt.

Durch ein neues Droschkenregulativ vom 5. Oktober 1883 wurden die im Jahre 1874 eingeführten, in den Droschken angebrachten Beschwerdezettel als unpraktisch wieder abgeschafft; zugleich wurde bestimmt, daß zur Nachtzeit eine Droschke auf anderen Halteplätzen als den besonders angewiesenen Nachtstationen nur dann auffahren dürfe, wenn letztere ausreichend besetzt wären. Daß während der Tages-

zeit keine unbesetzte Droschke bei einem Stationsplatze, auf welchem nicht mindestens zwei Droschken bereits halten, vorüberfahren dürfe, vielmehr sich dort aufzustellen habe, war schon im Jahre 1867 angeordnet worden.

Die weitere Bestimmung des neuen Regulativs, daß vom 1. Januar 1884 ab sämtliche Droschkenkutscher einen Erlaubnisschein zum Droschkenfahren im Dienste bei sich führen müßten, wurde auf Gesuch des Droschkenvereins später so gefaßt, daß vom 8. bezw. 9. Juni 1886 an die Droschkenführer Fahrscheine, welche auf die Person lauten, zu führen hätten.

Der bisher geltende Tarif beruhte, abgesehen von den Fahrten nach den Bahnhöfen und den über den Stadtbezirk hinausliegenden Vororten lediglich auf dem Prinzip der Zeittaxe. Dieses Prinzip noch ferner beizubehalten, war aber nicht mehr möglich, als der Stadtbezirk durch die Einverleibung von Vororten beträchtlich erweitert und die Verhältnisse dadurch vollständig andere wurden. Denn die Vororte lagen zum Teil weit entfernt und waren vielfach durch weite unbebaute Strecken von der ehemaligen Stadtgrenze geschieden, so daß es vorläufig nicht wohl angängig war, sie betreffs des Droschkentarifs wie die Altstadt zu behandeln, zumal es bei dem bestehenden Tarif schon oft zu Differenzen zwischen Kutscher und Fahrgästen wegen zu langsamen Fahrens und wegen der Dauer der Fahrt gekommen war.

Daher wurde nach langen, eingehenden Beratungen mit dem Regulativ vom 22. November 1890, das am 1. Januar 1891 in Kraft trat, der Zonentarif eingeführt, d. h. ein Tarif, der die Stadt in einen inneren und äußeren Droschkenbezirk und eine über diesen noch hinausliegende Außenzone, welche verschiedene nicht mit zur Stadt gehörige Vororte umfaßt, einteilte und hiernach die Fahrpreise abstufte. Danach war die Fahrt im Zweifel eine Tourfahrt. Allerdings konnte der Fahrgast noch immer verlangen, daß nach Zeit gefahren werde. Für diesen Fall war noch eine dritte Fahrtaxe aufgestellt.

Die Konzessionare sind nach dem neuen Regulativ verpflichtet, dafür Sorge zu tragen, daß auf den Haltestellen sowohl als auf den Bahnhöfen die den jeweiligen Bedürfnissen entsprechende Anzahl von Droschken anfahre. Außerdem haben sie dafür zu stehen, daß ihre Kutscher die neu vorgeschriebene Dienstkleidung, und zwar genau nach dem beim Polizeiamte vorliegenden Probeanzug tragen und stets in gutem Zustande erhalten.

Jeder Droschkenkutscher hat sich vor seiner Anstellung einer von einem Polizeibeamten zu beaufsichtigenden Probefahrt zu unterziehen. Im Dienste darf er nicht mehr als fünf erwachsene Personen

auf einmal fahren. Vorausbestellungen braucht ein Konzessionar nicht anzunehmen, es sei denn, daß er mehrere Droschken in Betrieb hat. Eine Nachtfahrt kann nur im Laufe des Tages bei ihm bestellt werden. Hat er eine Vorausbestellung angenommen, so muß er jedenfalls die Zeit genau innehalten. Übrigens beginnt der Tagesdienst mit dem Anfahren auf den Halteplätzen des Morgens 7 Uhr das ganze Jahr hindurch und endigt abends um $^1/_2$11 Uhr. Nach dieser Zeit beginnen die Nachtfahrten. Bei allen Fahrten kostet Gepäck bis zu 10 kg nichts, von 10—25 kg 0,25 M., jede weiteren angefangenen 25 kg 0,25 M.

Die Grenzen des inneren und äußeren Droschkenbezirks, innerhalb welcher die Fahrtaxe I Geltung hat, sind auf einer Übersichtskarte, welche in den Droschken aufzuhängen oder doch vom Droschkenkutscher während des Dienstes mitzuführen ist, eingezeichnet, außerdem aber an Ort und Stelle durch Tafeln mit entsprechender Aufschrift deutlich gekennzeichnet.

Zu Fahrten nach Ortschaften, die in der Fahrtaxe II nicht mit angeführt sind, also über die Außenorte noch hinausliegen, ist der Droschkenkutscher nicht verpflichtet, eventuell hat sich der Fahrgast mit ihm wegen des Fahrpreises besonders zu verständigen. Zeitfahrten über die Grenze des äußeren Droschkenbezirkes hinaus oder nach den in der Fahrtaxe II angeführten Stadtteilen oder Orten sind nur dann zulässig, wenn die Droschke auch alsbald zur Rückfahrt angenommen wird.

Für Nachtfahrten, d. h. Fahrten zwischen $^1/_2$11 Uhr abends und 7 Uhr morgens, hat der Kutscher die doppelte Taxe zu beanspruchen, zudem, wenn die Nachtfahrt während des Tagesdienstes bei ihm vorausbestellt ist, einen Zuschlag von 50 Pf.

Bei der Benutzung von zweispännigen Droschken tritt für jeden Tarifsatz eine Erhöhung von 0,25 M. ein.

Aufenthalt wird bei Zeitfahrten in die Zeitdauer der Fahrt eingerechnet, bei Tourfahrten ist für jeden Aufenthalt unterwegs eine Entschädigung von 10 Pf., und wenn er länger als 5 Minuten dauert, für jede weiteren 5 Minuten ebenfalls 10 Pf. zu gewähren.

Kapitel III.

Das Aufkommen der Taxameter und ihre allgemeine Einführung.

Der neue Zonentarif sollte jedoch nicht lange allgemeine Gültigkeit behalten, zumal man auch an ihm bald allerlei auszusetzen fand. Es war eben die Zeit der Taxameter gekommen. Schon im Jahre 1886

hatte ein Unternehmer aus Hamburg, der dort schon seit zwei Jahren 40 Taxameter angeblich mit gutem Erfolge in Betrieb hatte, sich an das Polizeiamt zu Leipzig mit dem Gesuch gewendet, ihm die Einführung einer angemessenen Anzahl von „Taxametern" in Leipzig zu gestatten. Man lehnte aber damals ab, weil der Tarif erst vor kurzem wieder revidiert worden wäre und überdies die Einführung der Taxameter durch einen Auswärtigen eine erhebliche Schädigung für die einheimischen Droschkenkonzessionare im Gefolge haben werde. Darum wollte das Polizeiamt lieber einen Antrag der einheimischen Droschkenkonzessionare auf probeweise Einführung der Taxameter abwarten. Eine Wiederholung seines Gesuches im folgenden Jahre hatte für den Unternehmer nicht mehr Erfolg. Ebensowenig wurde auf eine derartige Bewerbung anderer Unternehmer aus Hamburg, im Jahre 1891, eingegangen.

Auch mit einem eigenartigen Droschkenzählapparat „Columbus", den ein Zivilingenieur aus Halle 1892 hier einführen wollte, vermochte sich kein Droschkenkutscher zu befreunden.

Als aber vom 1. April 1894 ab in Dresden Taxameter fuhren, konnte Leipzig nicht mehr lange zurückbleiben, zumal auch die in Hamburg und Berlin eingeholten Erkundigungen günstig lauteten. Das Gesuch eines hier wohnenden Unternehmers, im Mai 1894, ihm die Einführung von Taxametern zu gestatten, kam dem Bestreben des Polizeiamts und der Deputation für das öffentliche Fuhrwesen, dieser großstädtischen Neuerung im hiesigen Droschkenwesen Eingang zu verschaffen, welche in anderen großen Städten seit längerer oder kürzerer Zeit bestand und dort überall den ungeteilten Beifall des Publikums gefunden hatte, nur entgegen, zumal man mit den Taxametern eine Anzahl leichterer, eleganterer, und vor allem schneller fahrender Droschken, Droschken I. Klasse, einzuführen gedachte.

Es fanden nun von seiten der genannten Behörden eingehende Verhandlungen mit hier ansässigen Droschkenkonzessionaren statt, die sich prinzipiell nicht gegen Taxameter aussprachen, jedoch die hohe Leihgebühr von täglich 0,60 M. für den Zählapparat[1]) bemängelten. Entschiedener machte der Droschkenverein gegen die geplante Einführung von Taxametern Front. Sie wären mit dem bis dahin geltenden Tarif, in den sie sich kaum eingelebt hätten, vollständig zufrieden, auch vereinbare man in Leipzig den Fahrpreis gern, besonders

1) Dieser wird nämlich von der Firma, welche sich den Taxameterapparat hat patentieren lassen, leihweise zur Verfügung gestellt. Doch hat sich neuerdings unter den Droschkenkonzessionaren eine Genossenschaft gebildet zu dem Zwecke, ihren Mitgliedern zur käuflichen Erwerbung des Taxameterapparates zu verhelfen.

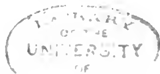
zu Fahrten nach auswärts. Schließlich sei angesichts der bevorstehenden Vermehrung der Personentransportmittel durch die elektrischen Straßenbahnen eine Verminderung der Droschkenbenutzung sicher zu erwarten und mithin die Ausgabe für Einrichtung dieses mechanischen Preisbemessungsapparates mindestens für die nächste Zeit sehr gewagt. Aus diesen Gründen richtete im folgenden Jahre noch, 1895, der Droschkenverein an den Rat der Stadt die Bitte, er wolle die Genehmigung zur Einführung von Taxametern in Leipzig versagen. Nachdem jedoch ein bis dahin noch nicht konzessionierter hier wohnender Unternehmer im selben Jahre darum eingekommen war, derartige Droschken mit Taxametereinrichtung, mit guten Pferden und 35 Kutschern in Livree stellen zu dürfen, entschlossen sich auch mehrere einheimische Droschkenkonzessionare, dasselbe zu tun, und es bildete sich ein Konsortium zur Einführung von Droschen I. Klasse. Dieses erhielt nach Schlichtung mannigfacher Differenzen schließlich die behördliche Konzession. Und so konnten am 1. April 1896 Droschken I. Klasse dem Publikum auf besonders bestimmten Halteplätzen sich zur Verfügung stellen [1]).

Das neue Verkehrsmittel, das neben den beinahe gleichzeitig eröffneten elektrischen Straßenbahnen sich wohl sehen lassen konnte, bestand aus leichten, eleganten, zweisitzigen Droschken mit Taxametereinrichtung und fand wegen seines gefälligen Aussehens und seiner praktischen Einrichtung allseitigen Beifall. Infolgedessen stieg die Zahl dieser Droschken I. Klasse in kürzester Zeit auf 100, während die der Droschken II. Klasse auf 422 herabsank.

Ein Versuch der Droschken II. Klasse, den Wettbewerb der neuen Taxameterdroschken durch Modernisierung ihrer Betriebsmittel zu überwinden, mißlang. Schon vor Einführung der Taxameter war es den Droschkenkonzessionaren erlaubt worden, im Sommer an Stelle der schweren Landauer leichte Halbchaisen einzustellen; als aber jetzt für die zweite Droschkenklasse weitere Halbchaisen eingeführt werden sollten, drohten die Konzessionare der Taxameterdroschken ihren Betrieb einzustellen. Denn dagegen könnten sie nicht konkurrenzfähig bleiben, nachdem sie ein für ihre Verhältnisse bedeutendes Kapital in ihren Betrieb hätten stecken müssen, um den Anforderungen, die an eine Droschke I. Klasse gestellt würden, zu genügen. Wenn jetzt die Droschken II. Klasse für einen billigeren Preis dasselbe böten wie sie, könnten sie nicht bestehen. Diesen Gründen mochte die Stadtvertretung ihre Zustimmung nicht versagen, und so blieb es für die

---

1) Vergl. Protok. d. St. V., Jahrg. 1896, S. 61 ff.



zweite Droschkenklasse bei den Landauern[1]. Daß diese in der alten Form beibehalten wurden, lag auch im Interesse des Publikums, denn so sind sie besonders geeignet, als Gepäcksdroschken zu dienen, wie sie bei schlechtem Wetter überhaupt den Halbchaisen vorzuziehen sind. Gleichwohl nimmt ihre Zahl andauernd ab, in den Jahren 1897 bis 1902 von 422 auf 340, während im gleichen Zeitraum die Droschken I. Klasse sich von 100 auf 182 vermehrt haben.

Die Konstruktion der Taxameter ist die der Wegemesser, d. h. es wird das Fahrgeld nach der Zahl der zurückgelegten Kilometer vom Apparat selbsttätig angezeigt. Außerdem ist dieser so eingerichtet, daß er eine nicht dem Kutscher, sondern nur dem Besitzer der Droschken zugängige Vorrichtung besitzt, aus welcher der Tagesverdienst je nach den ausgeführten Fahrten ersichtlich ist. Dadurch ermöglicht sich eine genauere Kontrolle der Wagenführer bezüglich ihrer Einnahmen.

Für das Publikum besitzt eine Taxameterdroschke folgende Vorzüge: Ersatz der vielfach komplizierten Droschkentaxen durch einen kurzen bündigen Tarif, automatische Regelung des Fahrpreises unter vernünftiger Ausgleichung von Leistung und Gegenleistung, billige Anfangstaxe und allmähliches Anwachsen um kleine Beträge, Ablesbarkeit in einer Summe mit dem Kutscher, und nicht zuletzt: Ersatz der schweren Wagen durch leichte, mit besserer Bespannung versehene Fahrzeuge.

Das Polizeiamt faßte seine Vorschriften betreffs der neuen Taxameter unter dem 27. Februar 1896 in einen „Nachtrag zum Regulativ und Tarif für das Droschkenwesen der Stadt Leipzig vom 22. November 1890“ zusammen, wodurch letzterer nur insoweit außer Kraft gesetzt wird, als in diesem Nachtrag abweichende Bestimmungen getroffen sind.

Danach ist es den Droschkenbesitzern gestattet, vom 1. April 1896 an Taxameter als Droschken I. Klasse nach vorhergegangener Prüfung durch das Polizeiamt in Betrieb zu stellen, wobei es der Polizei vorbehalten bleibt, nur eine im Verhältnis zu den übrigen beschränkte Anzahl von Droschken I. Klasse zu genehmigen. Jedoch darf ein und dieselbe Droschke nicht bald mit bald ohne Fahrpreisanzeiger gefahren werden.

Als Droschken I. Klasse sollen in der Regel nur leichte, gefällig gebaute Halbchaisen und während der kalten Jahreszeit oder bei ungünstiger Witterung Coupés Verwendung finden. Die bisher gebrauchten Landauer dürfen nur so lange als Taxameter noch gefahren werden, wie ihr Äußeres sich noch dazu eignet. Sonst müssen sich

---

1) Allerdings durften die bis zum 1. April 1896 bei der II. Kl. in Dienst gestellten leichten Wagen in Gebrauch bleiben.

die Taxameter vor den übrigen Droschken durch das Äußere des Wagens wie des Geschirres vorteilhaft auszeichnen, wie auch die Taxameterkutscher eine besondere, feinere Uniform erhalten.

Für die richtige Tätigkeit des Fahrgeldanzeigers ist der Droschkenbesitzer verantwortlich. Beim Beginn einer Fahrt ist von dem Droschkenführer der Fahrpreisanzeiger mittelst eines daran angebrachten Hebels „in Dienst“ und auf die entsprechende Taxe einzustellen. Und zwar gibt es drei Taxen: Die einfache Taxe I gilt für 1—2 Personen, die am Tage innerhalb des inneren und äußeren Droschkenbezirkes fahren wollen. Die erhöhte Taxe II ist bestimmt für Fahrten von 3—4 Personen am Tage innerhalb derselben Grenzen. Die doppelte Taxe III betrifft alle Fahrten während der Nachtzeit (von $^1/_2$11 Uhr abends bis 7, in den Monaten November bis Februar 8 Uhr morgens) und die Fahrten am Tage, welche über die Grenzen des äußeren Droschkenbezirkes hinausgehen.

Wartezeit, deren Vergütung aber in der vom Fahrpreisanzeiger selbsttätig bewirkten Preisangabe mit inbegriffen ist, ist bei allen drei Taxen nach Minuten zu bezahlen, und zwar für die ersten 8 Minuten 0,70 M., für jede weitere 4 Miuuten 0,10 M.

Ist die Droschke außer Dienst, so wird dies durch eine am Apparat angebrachte Fahne mit der Aufschrift „frei“ angezeigt. Diese wird verdeckt durch ein darüber geschobenes Schild mit der Aufschrift „bestellt“, wenn die Droschke vorausbestellt ist.

Die Gepäcktaxe wird auf einem oberhalb der Fahrpreisscheibe angebrachten halbkreisförmigen Zifferblatt angezeigt, auf welches der Droschkenführer einen besonderen Zeiger einzustellen hat.

Die Vorzüge der Taxametereinrichtung zeigten sich immer deutlicher, deshalb gelangte sie mit dem 1. Januar 1902 auch bei den Droschken II. Klasse allgemein zur Einführung. Die betreffenden Konzessionäre wurden verpflichtet, ihre Wagen spätestens bis zu diesem Zeitpunkt mit entsprechenden Fahrpreisanzeigern zu versehen, so daß damit der Zonentarif gänzlich abgeschafft wurde.

Die eingehenden Vorschriften, welche nach und nach in Regulativen und Tarifen, den Nachträgen dazu und in Bekanntmachungen für das Droschkenwesen ergangen waren, wurden mit einigen Abänderungen in der Droschkenordnung für die Stadt Leipzig vom 24. Januar 1903, die am 1. März 1903 in Kraft getreten ist, zusammengestellt. Daraus sind besonders folgende Bestimmungen hervorzuheben:

Das Droschkengebiet umfaßt das gesamte Weichbild der Stadt Leipzig nebst dem auf Probstheidaer Flur gelegenen Südfriedhof und

die Ortschaften Abtnaundorf, Mockau: südlicher Teil (Neu-Mockau), Schönefeld, Stötteritz, Leutzsch, Barneck und Möckern. Es ist in einen Innen- und in einen Außenbezirk eingeteilt. Der Außenbezirk erstreckt sich über die jenseits bestimmter Grenzen gelegenen äußeren Stadtteile und die obengenannten Ortschaften hinaus.

Innerhalb des Droschkengebiets hat der Droschkenführer im allgemeinen jede verlangte Fahrt auszuführen, zu einer Fahrt darüber hinaus ist er nicht verpflichtet, und die Bezahlung einer solchen unterliegt der freien Vereinbarung zwischen Fahrgast und Droschkenführer.

Die Bezahlung der Droschkenkutscher hat nach Maßgabe besonderer Tarife für die Droschken I. und II. Klasse zu geschehen. Der Tarif für die Droschken I. Klasse hat 3 Taxen: Die erste kommt bei 1—2 Personen und Fahrten bei Tage im Innenbezirk in Betracht, die zweite Taxe, wenn es sich hierbei um 3—4 Personen handelt. Taxe III gilt für 1—4 Personen bei Fahrten am Tage im Außenbezirk, nach und von dem Rennplatze z. Z. der Rennen und Nachts bei allen Fahrten. Bezüglich dieser Fahrten macht der Tarif für die Droschken II. Klasse einen Unterschied, indem er eine Taxe III für 1—2 Personen und eine Taxe IV für 3—4 Personen aufstellt. Im übrigen weichen die Tarife der beiden Droschkenklassen dadurch voneinander ab, daß die Grundtaxe — d. h. der Betrag, der bei der Benutzung einer Droschke in jedem Falle ohne Rücksicht auf die zurückgelegte Entfernung zu zahlen ist, — bei den Droschken I. Klasse 70, bei denen II. Klasse 50 Pf. beträgt, und daß die Entfernungseinheiten, für welche weiterhin jedesmal 10 Pf. entrichtet werden müssen, bei den Droschken II. Klasse im allgemeinen größere sind. Im einzelnen unterscheiden sich bei beiden Tarifen die einzelnen Taxen dadurch voneinander, daß die erwähnten Entfernungseinheiten von der 1. bis zur 3., bezw. 4. Taxe kleiner werden.

Ein Aushilfstarif ist festgesetzt für die Fälle, in denen bei Nichtfunktionieren des Fahrpreisanzeigers dem Droschkenbesitzer ausnahmsweise gestattet ist, die Droschken auch ohne Taxametereinrichtung in Betrieb zu halten. Hierbei ist das Prinzip des Zeittarifs zugrunde gelegt. Ebenso bei dem nur durch eine etwas höhere Grundtaxe von dem Aushilfstarif abweichenden Tarif für Droschkenschlitten, welche bei Schneefall an Stelle der Droschken in Dienst gestellt werden dürfen.

Zur Fahrtaxe sind in gewissen Fällen Zuschläge zu zahlen [1]), die auf der Fahrzeitscheibe, und zwar besonders, angezeigt werden.

1) Z. B. bei Mitnahme eines Hundes oder von Gepäckstücken im Gewicht von mehr als 10 kg, oder bei ausnahmsweiser Bespannung der Droschke mit zwei Pferden.

Über die Wahl des Weges hat der Fahrgast zu entscheiden, ev. hat der Droschkenführer den kürzesten zum Fahrziele führenden Weg einzuschlagen. Bei einer Fahrt dürfen in eine Droschke I. Klasse nicht mehr als 4, in eine der II. Klasse nicht mehr als 5 Personen [1]) aufgenommen werden. Auch kann Betrunkenen oder mit einer ansteckenden Krankheit Behafteten, wie auch solchen Personen, die so schmutzig gekleidet sind, daß sie den Wagen verunreinigen würden, die Fahrt vom Droschkenführer verweigert werden.

Im übrigen gibt das Droschkenregulativ außer allgemeinen Bestimmungen noch ins einzelne gehende Vorschriften betr. Beschaffenheit der Droschken und Gespanne, Dienstkleidung der Droschkenführer, Pflichten und Rechte der Droschkenbesitzer und Droschkenkutscher, Dienstzeit der Droschken, Droschkenhalteplätze, Dienst an den Bahnhöfen, Droschkenbestellung, Handhabung des Fahrpreisanzeigers, Fahrtaxe, Gepäck der Fahrgäste und Droschkenschlitten.

Zuwiderhandlungen gegen diese Bestimmungen der Droschkenordnung, insbesondere durch Mehrfordern von Fahrgeld werden, soweit nicht etwa nach den bestehenden Gesetzen höhere Strafen verwirkt sind, mit Geldstrafe bis zu 60 M. oder mit Haftstrafe bis zu 14 Tagen, nach Befinden auch mit Entziehung der Erlaubnis zum Betriebe des Droschkengewerbes oder des Droschkenfahrens bestraft.

Zu erwähnen ist noch, daß seit dem Jahre 1897 eine telephonische Droschkenbestellung eingeführt ist. Seitdem kann man durch Vermittelung mehrerer Inhaber von Fernsprechstellen, die meistens Restaurateure sind, in allen Stadtteilen per Telephon, teilweise auch Nachts, Droschken herbeirufen.

Stationsplätze bestehen zur Zeit 81, darunter 31 Nachtstationen.

Kapitel IV.

Die wirtschaftliche Lage des Droschkengewerbes.

Solange die Droschken neben den von ihnen allmählich verdrängten Sänften das einzige Personentransportmittel waren, hatten sie über Mangel an Benutzung nicht zu klagen. Ihre Zahl stieg deshalb mit der Einwohnerzahl andauernd. Daran änderten auch die Omnibusse wenig, welche im Jahre 1860 in Leipzig zur Verbindung der Vororte mit der inneren Stadt eingeführt wurden und erst 1874 infolge der Konkurrenz der Pferdebahn wieder eingingen, allerdings danach noch einmal, im Anfang der 90er Jahre, zeitweilig auf der

1) Die Mitnahme einer fünften Person in einer Droschke II. Kl. kostet übrigens Zuschlag.

Bildfläche erschienen. Wohl aber wurde die Ausbreitung der Pferdebahn für das Droschkengewerbe verhängnisvoll. Seit Einführung der Pferdebahn im Jahre 1872 nahm die Zahl der Droschken, die damals 435 betrug, nur noch wenig zu, und auch das lediglich auf Kosten der Rentabilität der einzelnen, bis sie im Jahre 1877 ihren höchsten Stand erreichte mit 500. Da hiermit der Bedarf an Droschken für Leipzig vollständig gedeckt erschien, so beschloß das Polizeiamt, auf Grund von § 4 des Ausführungsgesetzes vom 16. September 1869 zur Gewerbeordnung vom 21. Juni 1869, bis auf weiteres darüber hinaus keine Konzessionen zu erteilen. In der Tat verringerte sich die Zahl der Droschken allmählich unter diese Maximalziffer, blieb aber dann mit ca. 450 längere Jahre bis zur Einführung der Taxameter konstant, um sich mit dieser auf die Zahl 522 zu erheben, über welche sie bis jetzt nicht hinausgegangen ist und voraussichtlich auch sobald nicht hinausgehen wird.

Diese Entwicklung wird durch folgende Tabelle[1]) veranschaulicht:

Jahr	Droschken II. Klasse	Droschken I. Klasse	Für den Jahresschluß berechnete Einwohnerzahl	Auf jede Droschke kamen Einwohner
1844	65		57 059	878
1854	76		68 605	798
1864	155		85 394	464
1874	485		123 842	255
1884	495		165 044	333
1890	450		357 122	794
1895	460	1897: 100	399 969	714
1900	364	158	456 126	874
1902	340	182	473 908	908

Während also im Jahre 1844 eine Droschke auf 878 Einwohner kommt, entfallen nach 30 Jahren nur 255 Einwohner auf eine Droschke, dagegen nach weiteren 30 Jahren etwas über 900. Die Zunahme der Droschken hält längst nicht mehr Schritt mit dem Wachsen der Bevölkerung.

Als die Fiaker aufkommen, sind sie zumeist in den Händen von wohlhabenden Bürgern, vornehmlich Gastwirten, die damit einen Nebenerwerb suchen, und zwar haben die meisten Inhaber nur je einen Wagen: 21 Besitzer verfügen über 24 Fiaker. Um damit bessere Rentabilität zu erzielen, bitten sie die Stadtvertretung, nicht weiter Einzelkonzessionen zu erteilen. Da ihrem Gesuch nachgegeben wird, so haben in der Folge die meisten Droschkenbesitzer zwei oder drei Wagen. So haben

1) Vergl. Großmann, Die kommunale Bedeutung des Straßenbahnwesens etc., S. 9.

2	3	4	5	6	7	Droschken
12	8	4	4	2		Besitzer im Jahre 1859
3	9	7	4	2	2	Besitzer im Jahre 1864

Nachdem das Privilegium der Fiaker beseitigt ist, wird wieder vielen Bewerbern gestattet, sich mit nur einer Droschke zu etablieren, so daß im Jahre 1870 209 Konzessionäre 369 Wagen besitzen. Dabei wird das Halten von Droschken nur noch höchst selten als Nebengewerbe betrieben.

Da aber die Besitzer nur einer Droschke oft behindert sind, früh rechtzeitig auf dem Stationsplatze zu sein, so geht man im Jahre 1883 — es haben zu dieser Zeit 312 Konzessionäre 490 Wagen — wieder dazu über, nur Bewerbern mit mindestens zwei Geschirren Konzession zu erteilen, kehrt jedoch im Jahre 1890 schon zu der Bevorzugung der Zwergbetriebe mit nur einem Gespann zurück, weil diese nicht den oft wenig zuverlässigen Droschkenkutschern anvertraut würden und daher stets in besserem Zustande sich befänden. Infolgedessen finden wir im Jahre 1895 bei 310 Konzessionen je eine Droschke und nur bei 56 mehrere. Seitdem haben die Taxameter ein Aufkommen größerer Betriebe im Gefolge gehabt, hauptsächlich weil der Fahrpreisanzeiger eine genaue Kontrolle der von den Kutschern vereinnahmten Beträge gestattet. So haben im Jahre 1901 312 Konzessionen der II. Klasse je einen Wagen und nur 21 mehrere, dagegen verfügen bei den Droschken I. Klasse 59 Inhaber über je einen Wagen, während 22 mehrere und zwar zusammen 96 Wagen besitzen, wobei allerdings ein Großbetrieb mit 29 Wagen schwer ins Gewicht fällt.

Die Inhaber nur einer Droschke unterhalten zu dieser meistens zwei Pferde. Sie können dann mit diesen abwechseln, haben dadurch ein leichteres Fahren und schonen so die Pferde mehr, zumal durch das zurückbleibende Pferd der Stall stets warm erhalten wird, was für die Gesunderhaltung der Tiere sehr wichtig ist. Diesen Vorteilen gegenüber kommen die größeren Unterhaltungskosten wenig in Betracht.

Aus denselben Gründen unterhalten die Inhaber mehrerer Droschken auf je zwei Wagen drei Pferde.

Oft wird nur deswegen auf eine Droschke mehr als ein Pferd gehalten, weil sie bei Tag und Nacht in Betrieb erhalten wird. In solchen Fällen gehören zu jedem Wagen auch zwei Kutscher, von denen der eine bei Tag, der andere bei Nacht fährt. Das ist bei zirka 6 Proz. der Droschken II. Klasse und bei zirka 33 Proz. der I. Klasse der Fall. Dadurch wird das im Wagen angelegte Betriebskapital möglichst intensiv ausgenutzt und auch für beide Führer die

Dienstzeit verringert. Allerdings wird durch dieses „doppelte Kutschersystem" die effektive Zahl der in Betrieb befindlichen Droschken erheblich vermehrt, wodurch besonders die Konzessionäre der II. Klasse sich nicht wenig geschädigt fühlen. Auf ihr Gesuch ans Polizeiamt, hierin Wandel zu schaffen, hat sich dieses im Jahre 1902 für nicht befugt erachtet, einen derartigen Eingriff in die Privatrechte einzelner zu tun.

Die Vermögens- und Einkommensverhältnisse der Droschkenbesitzer sind im allgemeinen dürftige.

Das Anlagekapital beträgt durchschnittlich für

Einen Wagen	1000 M.
Zwei Pferde à 375 M.	750 „
Pferdegeschirr	50 „
Andere Ausrüstungsgegenstände . .	35 „
Ausrüstung des Wagenführers . .	165 „
	2000 M.

Das Anlagekapital eines Konzessionärs I. Klasse ist an 1000 M. höher, da er zwei Wagen haben muß, für den Sommer eine Halbchaise und für den Winter ein Coupé. Laufende Ausgaben gibt es im Jahre durchschnittlich an:

Stallmiete für zwei Pferde	170 M.
Futter[1]) für zwei Pferde	1000 „
Amortisation für zwei Pferde	200 „
Reparatur und Amortisation von Wagen und Geschirr	150 „
Abnutzung der Dienstuniform	40 „
Taxametermiete	90 „
	1650 M.

Diese Ausgaben sind für beide Droschkenklassen annähernd gleich.

Die Einnahmen dagegen sind verschieden. Man kann sie bei Droschken II. Klasse auf wöchentlich ca. 50 M., bei solchen I. Klasse auf 70 M. annehmen, so daß die Jahreseinnahme bei jenen 2600 M., bei diesen 3640 M. beträgt. Zieht man davon die laufenden Ausgaben ab, so bleibt als jährlicher Reingewinn im Durchschnitt für eine Droschke II. Klasse 950 M., für eine I. Klasse 1990 M. Fährt der Konzessionär selbst, so kommen dazu noch an Trinkgeld pro Jahr ungefähr 180 M., so daß das Jahreseinkommen bei einem selbstfahrenden Konzessionär der II. Klasse auf ungefähr 1130 M., bei einem solchen der I. Klasse auf ca. 2170 M. sich beläuft.

1) Die Gr. L. Str. berechnet die täglichen Unterhaltungskosten für ein Pferd auf 1,25 M., vergl. Geschäftsbericht pro 1896, S. 9. Für die kleineren Droschkenbetriebe ist das Futter natürlich teurer, schon weil sie in kleineren Mengen und deshalb nicht so vorteilhaft einkaufen.

Die Droschkenkutscher bekommen bei der II. Klasse 9 M. Wochenlohn und 20 Proz. der Einnahme, also wöchentlich ca. 18 M. oder jährlich ca. 936 M., bei der I. Klasse 7 M. Wochenlohn und ebenfalls 20 Proz. der Einnahmen, demnach wöchentlich 20 M. oder jährlich 1040 M. Dazu kommen bei beiden ebenfalls ungefähr 180 M. Trinkgeld im Jahr, so daß das Jahreseinkommen eines Droschkenkutschers der II. Klasse ca. 1116 M., das eines solchen der I. Klasse ca. 1220 M. ausmacht.

Es ergibt sich daraus die bemerkenswerte Tatsache, daß gegenwärtig bei der II. Droschkenklasse die Eigentümer ungefähr dasselbe Einkommen haben wie die Kutscher[1]).

Allerdings ist gegenwärtig die Lage des Droschkengewerbes besonders schlecht. Während es in den 70er Jahren noch einigermaßen angemessene Erträgnisse abwarf, hören seit Anfang der 80er Jahre die Klagen nicht auf über zu schmalen Verdienst, und man findet bei den Droschkenführern[2]) fast allgemein eine dürftige Lebensführung. Ein Glück war es, daß zugleich mit der Einführung der elektrischen Straßenbahn, die bei ihrer Durchkreuzung der inneren Stadt dem Droschkengewerbe besonders gefährlich wurde, ein allgemeiner wirtschaftlicher Aufschwung eintrat. Infolgedessen sind die Verhältnisse der Konzessionare und Kutscher Ende der 90er Jahre verhältnismäßig gut. Und zwar sind die Jahre 1897, in welchem die Sächsisch-Thüringische Ausstellung den Verkehr in Leipzig besonders lebhaft gestaltete, und 1899 als die besten zu bezeichnen. Seit dann im Jahre 1900 eine Verschlechterung der wirtschaftlichen Lage eingetreten ist, haben sich die Einkünfte des Droschkengewerbes wieder erheblich verringert.

Sind sonach die Vermögens- und Einkommensverhältnisse, besonders bei den Droschken II. Klasse, an sich schon als dürftig zu bezeichnen, so ist dabei noch nicht in Betracht gezogen, unter welchen Umständen dies kärgliche Brot verdient wird. Der Droschkenführer muß mindestens 16 Stunden von Hause fort im Dienst sein. Dazu muß vor dem Ausrücken früh morgens und nach der Heimkehr das Pferd sorgfältig versorgt werden, was auch mindestens 2 Stunden in Anspruch nimmt. Allerdings wird die Pferdepflege zu Hause nicht selten von Familienangehörigen, meistens von der Frau, besorgt. Aber das ist bei weitem nicht immer der Fall, so daß im allgemeinen sich eine übermäßig lange tägliche Dienstzeit des Droschkenführers ergibt.

1) Bestätigt durch Angaben der Fachzeitschrift „Der Fuhrhalter“ vom 14. Januar 1904.

2) Bei der II. Klasse fahren die allermeisten Inhaber selbst, vergl. oben S. 31.

Viele bringen täglich im Durchschnitt nicht mehr als 5—6 Stunden in ihrer Familie zu. Allerdings brauchen sie diese kurze Zeit nicht ganz mit Schlafen zu verbringen, da sie während des Haltens auf den Stationsplätzen die Gelegenheit dazu genugsam wahrnehmen. Aber natürlich kann dieses Schlafen auf dem Kutscherbock in allen möglichen Stellungen die Bettruhe nicht ersetzen.

An sich ist die Berufstätigkeit des Droschkenkutschers nicht zu beschwerlich. Er bringt nicht die Hälfte der Zeit, die er von Hause fort ist, mit Fahren zu, sondern hält die meiste Zeit auf den Stationsplätzen, wo er außer der Versorgung des Gespannes nichts zu tun hat. Zur Nachtzeit sind diese Ruhepausen noch länger, was übrigens durch die erhöhte Nachttaxe im Verdienst sich wieder ausgleicht.

Will der Droschkenkutscher sich wenigstens zeitweilig den Einflüssen der Witterung entziehen, so ist er auf die in der Nähe der Stationsplätze gelegenen Wirtshäuser angewiesen. Infolgedessen gibt er dort einen großen Teil seines Einkommens aus, zumal er auch sein Mittagessen im Gasthause einnehmen muß, wenn es ihm nicht, was auch wohl geschieht, von Familienangehörigen zum Halteplatz gebracht wird. Es ist erklärlich, daß unter solchen Umständen von vielen Droschkenführern, mehr als ihrer Gesundheit und ihrem Budget gut ist, dem Alkohol zugesprochen wird. Deshalb und weil sie andauernd allem Wetter ausgesetzt sind, findet man unter ihnen viele, die mit Lungenleiden, Rheumatismus und Verdauungsbeschwerden behaftet sind.

Es ist auch zu bedenken, daß der Droschkenführer keinen freien Tag in der Woche hat, vielmehr am Sonntag am meisten in Anspruch genommen wird. Setzt der selbstfahrende Inhaber einer Droschke einmal aus, so fällt nicht nur seine Einnahme fort, sondern auch seine Geschäftsunkosten laufen weiter; gibt er dann an einem freien Tage noch etwas aus, so kostet ihm dieser leicht 10 M. und mehr. Infolgedessen leistet sich ein selbstfahrender Droschkenbesitzer im ganzen Jahr kaum einen freien Tag. Daß auch die Droschkenkutscher höchst selten einen Tag keinen Dienst tun, ist erklärlich.

Einigermaßen besser sind die Verhältnisse im Großbetriebe. Da ist eine Arbeitsteilung möglich. Der Kutscher braucht nur seinen Wagen zu fahren und ihn zu Hause zu reinigen. Mit der Pferdepflege hat er außer Dienst nichts zu tun, da sie dann von besonderen Stalleuten besorgt wird. So ist die Dienstzeit für ihn eine viel kürzere. Und auch mehr Lohn kann er im Großbetrieb erhalten, weil da die Unterhaltungskosten eines Gespannes nicht so groß sind. Denn der Einkauf von Futtermitteln in großen Mengen macht diese erheblich

billiger, ebenso stellt sich die Stallmiete für jedes Pferd viel niedriger, und auch die Reparaturarbeiten machen nicht so viel Kosten, weil dafür einige Handwerker gehalten werden können. Die Ersparnisse, die auf solche Weise im Großbetriebe gemacht werden — die Ausgaben für besondere Stalleute werden dadurch mehr als aufgewogen — können dem Droschkenführer zugute kommen durch Erhöhung des Lohnes oder weitere Verkürzung seiner Arbeitszeit.

Der einzige Vorteil, den der Kleinbetrieb im Droschkengewerbe noch haben könnte dadurch, daß der selbstfahrende Eigentümer Pferd, Geschirr und Wagen besser schont, ist nicht zu hoch anzuschlagen, da doch auch der angestellte Kutscher an der pfleglichen Behandlung des ihm anvertrauten Gespannes interessiert ist.

So ist also auch im Droschkengewerbe der Großbetrieb als der zweckmäßigste anzusehen. Und es ist erfreulich, daß dies die Inhaber der Zwergbetriebe in ihrem intelligenteren Teile anerkennen, und daß sie demgemäß nichts dagegen haben würden, wenn das ganze Droschkenwesen in Leipzig in wenige große Betriebe organisiert würde. Hier herrscht also nicht die Abneigung, die man sonst bei Kleingewerbetreibenden gegen den Verlust ihrer Selbständigkeit und das Aufgehen im Großbetrieb findet. Das kommt einesteils daher, daß die Inhaber der Zwergbetriebe sich in ihrer ganzen Lebenshaltung kaum von ihren Angestellten unterscheiden[1]), und anderenteils daher, daß sie von dem Aufgehen in den Großbetrieb das Fortfallen ihres Geschäftsrisikos, was insbesondere mit dem Gesundheitszustande ihrer Pferde zusammenhängt, und eine Verkürzung ihrer überlangen Arbeitszeit erwarten können.

In der Erkenntnis, daß sie jeder für sich nur wenig vermögen, haben die Droschkenbesitzer schon seit jeher zur gemeinsamen Beratung und Förderung ihrer Berufsangelegenheiten einen Droschkenbesitzerverein gebildet, der nunmehr dem über ganz Deutschland verbreiteten Verband derartiger Vereine angehört. Mit dem Aufkommen der Taxameter hat sich daneben noch zu gleichen Zwecken ein Verein der Taxameterdroschken gebildet.

Im übrigen ist den Droschkeninhabern die seit dem Jahre 1870 beim Polizeiamt bestehende Droschkenkasse gut zustatten gekommen. Diese Kasse bezieht ihre Einnahmen lediglich aus den 10 Pfennigen, welche bei jeder Fahrt von einem Bahnhofe aus über die gewöhnliche Taxe zu zahlen sind[2]). Durch die dauernde Summierung dieser kleinen Beträge kommen dabei schließlich bedeutende Summen heraus. Des-

1) Vergl. oben S. 32.

2) Vergl. oben S. 16.

halb stellte es sich schon Anfang der 80er Jahre als unzweckmäßig heraus, die Droschkenkasse wie bisher nur nach den speziellen Anordnungen des Polizeidirektors zu verwalten. Es wurden infolgedessen am 4. Januar 1884 vom Polizeiamt im Einverständnis mit dem Rate der Stadt besondere Kassenstatuten erlassen. Diese regeln im einzelnen die in die Kasse fließenden Einnahmen wie die aus ihr zu bestreitenden Ausgaben, ebenso auch die Verwaltung der Kasse wie des Stammvermögens.

Das Stammvermögen, welches durch Ansammlung der Überschüsse der Einnahmen über die Ausgaben gebildet ist, betrug im Jahre 1903 173000 M., die ordentlichen Einnahmen durch die „Bahnhofsgroschen" belaufen sich in den letzten Jahren auf 18—20000 M. jährlich. Mit solchen Summen läßt sich schon einiges ausrichten. So werden aus der Droschkenkasse bestritten die Besoldungen der Droschkenaufseher und der später an ihre Stelle getretenen Schutzleute, nicht minder die Pensionen früherer Aufseher, die Herstellung von Stationstafeln. Droschkenordnungen, Tarife und sonstige Drucksachen, die Vergütung für den Tierarzt, die Vorsteher der Vereine und einige Beamte bei den Droschkenrevisionen, Gratifikationen an Droschkenaufseher und -Führer, welche länger als 25 Jahre im Dienst sind, Unterstützungen an Droschkenbesitzer und -Führer, insbesondere bei Eingehen eines Pferdes, überhaupt alles, was im Interesse des Droschkenwesens von Belang ist.

Regelmäßige Beihilfe erhielten die Droschkenbesitzer aus der Droschkenkasse seit dem Jahre 1885 in der Weise, daß das Tuch für neue Ausschläge der Droschken, sowie für Dienstanzüge der Droschkenkutscher in größeren Posten auf Kosten der Kasse angeschafft und nach Bedarf an die Konzessionare mit bedeutender Preisermäßigung abgelassen wurde. Stattdessen bekommen seit dem Jahre 1903 die Droschkenvereine Geldzuschüsse zur Anschaffung dieser Materialien, die sie nunmehr selbst besorgen.

Seit 1889 besteht auch eine „Unterstützungskasse der Droschkenbesitzer und Droschkenkutscher zu Leipzig und Umgegend", welche gegenseitige Unterstützung der Mitglieder für den Fall der Krankheit und Gewährung einer Beihilfe für die Hinterbliebenen verstorbener Mitglieder bezweckt. Mitglied werden kann jeder Droschkenbesitzer oder Droschkenkutscher, welcher gesund ist und das 16. Lebensjahr zurückgelegt, das 45. aber noch nicht überschritten hat. Bei der Aufnahme ist ein Eintrittsgeld von 3 M., ferner ein monatlicher Beitrag von 1 M. zu zahlen. Dafür wird ein Krankengeld von 10,50 M.

wöchentlich auf die Dauer von 26 aufeinanderfolgenden Wochen und von je 4,50 M. für weitere 26 Wochen gezahlt; im Todesfalle wird ein Begräbniskostenbeitrag von 30, 50 oder 80 M. gewährt je nachdem der Verstorbene weniger als 2 Jahre, bis 5 Jahre oder länger als 5 Jahre Mitglied war. Diese Unterstützungskasse erhält aus der beim Polizeiamt geführten Droschkenkasse jährlich einen Zuschuß von mehreren hundert Mark.

Das Transport- und Verkehrsgewerbe übertrifft nach den Veröffentlichungen des Kaiserlichen Statistischen Amtes an Unfallhäufigkeit selbst die als die gefährlichsten angesehenen Betriebe, wie Steinbrüche, Bergbau und Baugewerbe. Das ist bei der riesenhaften Entwickelung des Verkehrs in den Großstädten und der fahrlässigen Art, mit der heute die Gespanne irgend jemand anvertraut werden, wohl erklärlich. Daß darin Wandel geschaffen werde, liegt ebenso im Interesse der Unternehmer, die stets Sachschaden riskieren, wie der Geschirrführer, die so mehr als nötig ihre Haut zu Markte tragen. Beide Teile haben das richtig erkannt und streben an vielen Orten deshalb die Errichtung von Fahrschulen an.

Eine solche Fahrschule hat in Leipzig der Verein Leipziger Fuhr- und Pferdebesitzer im Herbst 1903 ins Leben gerufen. Es werden da Geschirrführer, die daran teilnehmen wollen, von einem Sachverständigen theoretisch und praktisch im Fahren und in der Pferdepflege unterwiesen. Nach Beendigung des Kursus wird eine Prüfung der Teilnehmer vorgenommen und denen, welche sie bestehen, eine Bescheinigung erteilt, die sie als geeignete Führer und Pferdepfleger ausweist. Im letzten Jahre wurden so ungefähr 100 Personen unterrichtet, von denen nahezu die Hälfte die Prüfung bestanden, die übrigen aber den Kursus nicht beendigten. Der Rat der Stadt stellte der Fahrschule außer einem jährlichen Zuschuß von 500 M. auch unentgeltlich einen Platz zur Verfügung.

Aber soll solcher Unterricht wirklich den gewünschten Erfolg — Hebung der Verkehrssicherheit — haben, so muß er unbedingt obligatorisch sein. Auch würde zweckmäßig der theoretische Unterricht wohl von einem Tierarzt und einem Juristen, der praktische von einem bewährten Fachmanne erteilt. Nach einer genügenden Übergangszeit wäre dann als Wagenführer nur noch zuzulassen, wer ein entsprechendes Zeugnis der Fahrschule besitzt.

Das Straßenbahngewerbe.

Kapitel I.

Entwickelung der Pferdebahn bis zur Aufstellung der allgemeinen Bedingungen im Jahre 1881.

Die Sänften, welche bis zum Jahre 1840 in erster Linie den Personentransport in Leipzig vermittelten, waren nur für je eine Person eingerichtet. Deswegen war ihre Benutzung eine ziemlich kostspielige. Dagegen können die am Anfang der 40er Jahre aufkommenden Droschken immer einige Personen zusammen befördern, wodurch sich eine Fahrt für jede von ihnen billiger stellt. Wenn aber mehrere Personen zusammen fahren wollen, so muß über die gemeinsame Fahrt Einverständnis zwischen ihnen bestehen. Infolgedessen wird der Raum und die tierische Zugkraft bei einer Droschke nicht immer nach Möglichkeit ausgenutzt. Ebensowenig ist das mit der Zeit der Fall, da eine Droschke mindestens die halbe Zeit unbenutzt auf dem Stationsplatze hält; daher muß der Fahrpreis bei einer Droschke, wenn sie rentieren soll, immerhin ein so hoher sein, daß nur wohlhabende Leute sie als gewöhnliches Transportmittel benutzen können.

Für den gemeinen Mann kann eine Fahrgelegenheit für den täglichen Gebrauch nur dann in Frage kommen, wenn der Fahrpreis in keinem Mißverhältnis zu der durch die Benutzung des Vehikels ersparten Zeit steht, also ein ziemlich billiger ist. Ein Bedürfnis kann aber auch im Personentransportgewerbe dann am billigsten befriedigt werden, wenn es eine massenweise Befriedigung und eine Vereinheitlichung des Bedarfs zuläßt. Diesen Anforderungen an ein populäres Personenbeförderungsmittel entsprechen zuerst die Omnibusse, die regelmäßige Fahrten auf bestimmten Linien ausführen. Sie können ihrem Wesen nach freilich erst dann existieren, wenn der Verkehr lebhaft genug geworden ist und sich in bestimmten Richtungen bewegt, in den Städten erst dann, wenn die Bevölkerung eine gewisse

Größe erreicht hat und die Beziehungen der äußeren Stadtteile wie der benachbarten Gemeinden zum Stadtzentrum regelmäßige und intensive geworden sind.

In Leipzig bewarb sich schon im Jahre 1840 und wiederholt im Jahre 1842 ein Unternehmer um die Konzessionierung eines Omnibusunternehmens. Da er aber ein ausschließliches Privilegium verlangte, so mochte der Rat der Stadt nicht darauf eingehen. Es ist auch zweifelhaft, ob sich das Unternehmen bei dem damals noch geringen Verkehr rentiert haben würde. Als aber im Jahre 1860 die Stadt mehr als 75000 Einwohner zählte, wurde einem Leipziger Konsortium das Projekt zur Errichtung regelmäßiger Omnibusfahrten zwischen Gohlis—Leipzig—Connewitz (Nord-Südlinie) und Reudnitz—Leipzig—Lindenau (Ost-Westlinie) genehmigt, und der Betrieb wurde im Jahre 1860 eröffnet. Da er sich als rentabel erwies, entstand noch im selben Jahre ein zweites, aus Mitgliedern des Fiakervereins gebildetes Unternehmen, der Fiaker-Omnibusverein, der im wesentlichen dieselben Linien befuhr, nur daß er auf der Nord-Südlinie von Eutritzsch aus statt von Gohlis seine Wagen gehen ließ. Dieser Verein nahm im April 1861 noch die Linien Leipzig—Neuschönefeld und Leipzig—Thonberg in Betrieb.

Auch gingen in der Folge von jeder Gesellschaft Wagen zu jedem auf dem Berliner Bahnhof ankommenden und abgehenden Zuge und ferner nach Bedarf an Sonntagen nach Wahren und Schleußig.

Da die beiden Gesellschaften sich scharfe Konkurrenz machten — setzte man infolgedessen doch die Fahrpreise von 0,15 auf 0,10 M. herab — so war man bestrebt, sie miteinander zu verschmelzen. Das gelang zwar nicht, doch kam eine Einigung insofern zustande, als auf den gemeinsamen Linien die eine Gesellschaft die Abfahrtszeiten ihrer Wagen in die Intervalle der anderen legte.

Unter solchen Verhältnissen konnte die erste Omnibusgesellschaft auf keinen grünen Zweig kommen, obgleich sie im Durchschnitt jährlich etwas über 900000 Personen beförderte. Sie löste sich daher im Jahre 1868 auf. Der Fiaker-Omnibusverein, der eine noch größere Frequenz aufwies, erzielte nun für einige Jahre gute Erträgnisse, mußte aber dann dem Wettbewerb der Pferdebahn weichen und stellte im Jahre 1874 seinen Betrieb ein [1]).

Die Pferdebahn hatte von vornherein vor dem Omnibusbetrieb den großen Vorzug, daß ihre Wagen auf Schienen fuhren und so einen

1) Vergl. hierüber Hasse, Die Stadt Leipzig u. s. w., S. 430 ff.

gleichmäßigen ruhigen Gang hatten, während eine Omnibusfahrt über das noch zu Anfang der 70er Jahre nicht immer in bestem Zustande befindliche Straßenpflaster nicht zu den größten Annehmlichkeiten dieser Welt gehörte.

Die erste Pferdebahn in Deutschland war im Jahre 1865 gebaut worden. Sie verband in einer Länge von 8 km Berlin und Charlottenburg und rentierte sich gut, so daß ihr Beispiel wohl zur Nacheiferung reizte. Noch fehlte es aber in Deutschland, wenn nicht an dem nötigen Kapital, so doch an Unternehmungsgeist, und so bedurfte es englischer Unternehmungslust und englischen Geldes, für Leipzig eine Pferdebahn zu beschaffen.

Am 17. Februar 1869 richtete ein Genfer Konsortium an den Rat der Stadt Leipzig das Gesuch, technische Studien zwecks Anlegung von Pferdeeisenbahnen, sog. Tramways, in der Stadt Leipzig und deren Umgebung machen zu dürfen und bat um die „Prärogative“ bei Verleihung der definitiven Konzession. Da es dabei auf die guten Erfolge solcher Bahnen in Paris, Kopenhagen, Genf, Stuttgart und Wien hinweisen konnte, so ließ der Rat sich in Unterhandlungen ein, und man einigte sich dahin, daß wegen der Enge der Straßen in der inneren Stadt diese von den Bahnen nicht durchschnitten, die Gleise sie vielmehr mit einem Ringe umschließen und in drei Strahlenlinien westlich nach Lindenau, südlich nach Connewitz und östlich nach Reudnitz auslaufen sollten.

Es wurde vom Rate der Stadt anerkannt, daß damit ein Transportmittel geschaffen würde, das an Bequemlichkeit und Schnelligkeit alle bis dahin vorhandenen ähnlichen Einrichtungen weit übertreffen würde. Allerdings fehlte es in der Stadt auch nicht an Leuten, welche dem neuen Unternehmen in Leipzig wenig Erfolg prophezeiten.

Dem Konsortium wurde die Konzession erteilt unter der Bedingung, daß es eine Kaution von 15000 Talern stelle und die erwähnten Linien bis zum 30. Oktober 1870 in Betrieb setze. Doch mußte diese Frist immer wieder verlängert werden, ohne daß der Bau begonnen wäre, weil die Gesellschaft wegen Mangels an genügenden Geldmitteln immer neue Ausflüchte machte. Deshalb wurden die Verhandlungen von der Stadtvertretung schließlich vollständig abgebrochen und mit zwei Unternehmern aus Dresden und Berlin wegen der Anlage der Pferdeeisenbahn verhandelt. Da teilte, am 28. März 1871, das Genfer Konsortium dem Rate der Stadt mit, daß es sich zwecks Beschaffung der nötigen Mittel mit einer englischen Gesell-

schaft, Vignoles und Konsorten, in Verbindung gesetzt hätte, und bat darum, ihm die bereits gewährte Konzession von neuem zu erteilen.

Der Rat hielt es für zweckmäßig, hierauf einzugehen, zumal die Genfer die Kaution sofort erlegen und den Bau ohne Verzögerung in Angriff nehmen wollten. So wurde ihnen denn am 20. April 1871 die Konzession zur Anlegung und zum Betriebe der Pferdeeisenbahn, soweit die Bahntrakte in das Weichbild der Stadt fielen oder auf städtischen Straßen und Chausseen herzustellen seien, erteilt. Unter den Bedingungen sind die hauptsächlichsten folgende: Die Konzession soll 50 Jahre, vom 20. April 1871 an, dauern. Die Unternehmer haben sich allen wohlfahrts- und straßenpolizeilichen Bestimmungen der Stadt zu unterwerfen und alle aus diesen Rücksichten etwa nötig werdenden Abänderungen ihrer Anlagen auf Verlangen des Rates unweigerlich vorzunehmen. Dafür sollen die Unternehmer während der Dauer der Konzession auf den von ihnen erbauten und in Betrieb erhaltenen Linien ein Monopol haben. Nach Ablauf der Konzession geht das gesamte bewegliche und unbewegliche Inventar, mit Ausnahme der Pferde und des für Stallungen und Wohnungen benutzten Grundbesitzes, unentgeltlich in das Eigentum der Stadt über. Dasselbe ist der Fall, wenn die Unternehmer inzwischen das Unternehmen freiwillig aufgeben oder der Konzession verlustig gehen. So lange haben sie die ganzen Anlagen und Betriebsmittel ohne Ausnahme in gutem betriebsfähigen Zustande zu erhalten, widrigenfalls der Rat auf ihre Kosten etwaige Mängel selbst abstellen darf. Der Rat hat aber mit Ablauf der Konzessionszeit nicht nur die Verpflichtung, die Anlagen eventuell zu übernehmen, sondern kann auch von den Unternehmern verlangen, daß sie alle Anlagen in gegebener Frist auf eigene Kosten wieder beseitigen und alles wieder in den vorigen Stand setzen, widrigenfalls der Rat dies auf Kosten der Unternehmer vornehmen läßt. Über die Konstruktion des Bahnkörpers, vor allem der Geleise und Ausweichvorrichtungen, hat das Stadtbauamt zu befinden, insbesondere soll für das Fuhrwerk, das im übrigen den Pferdebahnwagen ausweichen muß, genügender Raum gelassen werden. Der Bahnkörper ist von den Unternehmern auf gepflasterten Straßen und Plätzen ebenso zu pflastern, auf makadamisierten Straßen und Plätzen aber ebenfalls nur in Makadam, jedoch unter Verwendung von Randsteinen an den Schienen, herzustellen. Wenn jedoch eine makadamisierte Straße oder ein makadamisierter Platz, über welche die Bahn fährt, im Laufe der Zeit gepflastert wird, so ist auch der Bahnkörper von den Unternehmern mit Pflaster nach Vorschrift des Stadtbauamtes zu

versehen. Für die Verpflichtungen der Unternehmer ist von ihnen eine Kaution in Höhe von 15000 Talern zu hinterlegen.

Von der Erhebung einer Abgabe für die Benutzung der öffentlichen Straßen und Plätze, mit Ausnahme des jährlichen Pachtzinses für das Areal, welches zu den „Wartesalons" und Stationshäusern zur Verwendung kommt, wird abgesehen, „da das Unternehmen nur zur Beförderung des Verkehrs, nicht aber als Einnahmequelle für die Gemeinde konzessioniert wird". Die Kaution verfällt als Konventionalstrafe, wenn die konzessionierten Linien nicht bis zum 15. November 1871 in Betrieb gesetzt sind; im übrigen ist sie eventuell zu ergänzen oder zu erneuern. Endlich wird den Unternehmern auch ausdrücklich erlaubt, die Konzession, jedoch ohne irgendwelche Neuerung oder Abänderung, an eine oder mehrere Personen entweder zur eigenen Ausführung oder zur Ausführung durch eine inländische oder eine ausländische Aktiengesellschaft abzutreten, und der Rat genehmigt eine solche Abtretung im voraus unter der Bedingung, daß der Konzessionär das Leipziger Bezirksgericht als Prozeßbehörde anerkennt und gegebenenfalls, d. h. als Erwerbsgesellschaft, die Rechte einer juristischen Person im Königreich Sachsen erwirbt.

Schon am 8. Mai 1871 meldete das Konsortium, daß es die Konzession an den in London wohnenden Zivilingenieur Hutton Vignoles abgetreten habe zur Begründung einer Aktiengesellschaft in England, bei welcher es selbst mit einem namhaften Kapitel beteiligt wäre. Der Rat der Stadt gab dazu seine Genehmigung und verlängerte auch Vignoles die Frist zur Fertigstellung der Bahnanlagen bis zum 1. Juli 1872, weil er die nötigen Bahnschienen nicht rechtzeitig geliefert bekam.

Mit dem Bau wurde schließlich im Februar 1872 begonnen.

Am 25. Mai d. J. zeigte Vignoles dem Rate an, daß er die Konzession, welche er notorisch für eine in Bildung begriffene englische Gesellschaft erworben, die sich unter dem Namen Leipzig Tramways Compagny limited in London nunmehr gebildet hätte, dieser abgetreten habe. Da diese Gesellschaft, welche über ein Grundkapital von 70000 £ verfügte, allen Bedingungen entsprach, gab der Rat seine Zustimmung. Ebenso genehmigte er im Juni 1872, daß die Gesellschaft von der Ringbahn Linien nach Gohlis und Eutritzsch baue[1]).

1) Es ist bezeichnend für die damals herrschenden Anschauungen, daß die Gohliser Linie durch die Blücherstraße gelegt wurde, weil auf der Pfaffendorfer Straße „zu viel Schulkinder wären und zu viel Vieh getrieben würde".

Der Betrieb wurde endlich am 18. Mai 1872 auf den Linien Reudnitz — 1886 m, Promenade — 3368 m und Connewitz — 4480 m eröffnet, am 4. Juni auch auf der Strecke Lindenau-Plagwitz — 4137 m und am 20. Januar 1873 nach Gohlis — 3447 m. Doch wird die Promenadenlinie schon im November 1872 als unzweckmäßig und unrentabel wieder aufgegeben und eine Zentralstation auf dem Augustusplatz errichtet. Dort ist fortan die Abfahrts- und Ankunftsstation für sämtliche Wagen, wobei nach Möglichkeit dafür gesorgt ist, daß das Publikum daselbst sofort Anschluß an eine andere Linie bekommen kann.

Diese Zentralisation des Betriebes erwies sich für die ersten Jahre als ganz zweckmäßig, denn noch immer bildete die innere Stadt den hauptsächlichen Anziehungspunkt für den Verkehr, der in ihr strahlenförmig von den Vororten her sich vereinigte, während von dem durchgehenden Verkehr von einem Vorort zum anderen sich erst die Anfänge zeigten. Und auch für die Gesellschaft bot diese Zentralisation für die Zwecke der Beaufsichtigung und Regelung des Betriebes große Vorteile.

Zur Aufnahme der Wagen wie der zahlreichen Pferde war in Reudnitz ein Depot erbaut. An Wagen besaß die Gesellschaft ursprünglich 20, an Pferden 111. Mit diesem im Verhältnis zur Länge recht geringen Betriebsmaterial ließ sich nur eine halbstündliche Wagenfolge erreichen. Doch machten sich bald geringere Abstände zwischen den einzelnen Wagen und somit immer mehr Betriebsmittel nötig. Denn die Zweckmäßigkeit des Pferdebahnbetriebes wurde bald allgemein eingesehen, und der Verkehr richtete sich danach ein, zumal die Beförderung durch das neue Transportmittel billig genug war. Die Fahrpreise nämlich, die anfänglich je nach Länge der Strecke zwischen $1^1/_2$ und 4 Sgr. schwankten, stellten sich bald auf 15 Pf. für die halbe Tour: ungefähr 2 km, und 25 Pf. für die ganze Tour: ungefähr 4 km; im Abonnement 12 resp. 20 Pf. Umsteigekarten gab es nicht, da die einzelnen Linien nur an ihrem Ausgangspunkt auf dem Augustusplatz sich berührten. Freie Fahrt genossen sämtliche Ratsdiener, Schutzleute und Gensdarmen, ebenso die Gemeindediener der Vorstadtdörfer. Doch wurde dies in der Folge im Jahre 1875, weil sich Mißbräuche herausgestellt hatten, dahin geregelt, daß nur die Beamten in Uniform und nur jedesmal 3 auf einem Wagen und zwar auf dem Vorderperron mitfahren durften. Die tägliche Fahrzeit der Wagen war im Sommer von früh 5^{25} bis abends um 11 Uhr, im Winter von früh 6^{30} bis nachts 10^{30}. Die einzelnen Fahrten wurden von vornherein durch

einen Fahrplan geregelt, auf dem die Abfahrtszeiten angegeben waren. Für das Verhalten der Kutscher und Kondukteure gab es besondere Dienstvorschriften.

Es fehlte aber auch nicht an Klagen über den Pferdebahnbetrieb. Vor allem gab dazu die schlechte Beschaffenheit des Schienenweges Veranlassung. Als Gleise dienten nämlich auf Langschwellen von Holz seitlich angebrachte eiserne Laufschienen, welche die Spur der Wagenräder abgaben. Diese Schienen waren dazu noch ziemlich primitiv bloß mittelst Nägeln befestigt, und da nun die Schwellen im Straßenschmutz leicht faulten und auch das Straßenpflaster nachdrängte, so waren die Gleise bald genug in übelster Verfassung. Es kam unzähligemal vor, daß Pferde von anderen Fuhrwerken mit den Hufeisen im Pferdebahngleise hängen blieben und so zu Schaden kamen. Zudem bediente sich die Pferdebahngesellschaft zur Beseitigung des Schnees mit Schwefelsäure denaturierten Salzes, welches, wie von vielen Seiten geklagt wurde, für die Pferdehufe wie für die Stiefel der Fußgänger gleich schädlich war.

Die meisten Beschwerden hatten die Droschkenkutscher, die ihren Verdienst durch das ebenso schnelle wie billige neue Transportmittel erheblich geschmälert sahen. Doch auch mit der Stadtgemeinde geriet die Pferdebahngesellschaft bald in ernstliche Konflikte. Es handelt sich dabei um ihre Verpflichtung zur Mitunterhaltung des Straßenpflasters wie der Brücken.

Von der Instandhaltung des Straßentraktes innerhalb der Bahngleise war in den Konzessionsbedingungen vom 20. April 1871 nirgends die Rede, sondern nur von der Herstellung des Bahnkörpers[1]). Dessenungeachtet hatte die Pferdebahngesellschaft die Straßen innerhalb der Gleise immer in stand gehalten, nach ihrer Behauptung nicht, weil sie sich dazu verpflichtet gehalten hätte, sondern im Interesse ihres Unternehmens und namentlich ihrer Pferde, um diesen eine gute Laufbahn zu schaffen. Weil es aber besser erschien, den Straßenkörper zwischen den Gleisen stets gleichzeitig mit der übrigen Straße zu reparieren, kam die Pferdebahngesellschaft mit der Stadtvertretung am 20. Januar 1874 dahin überein, daß die Stadt die Reparatur des Bahntraktes fortan auf Rechnung der Gesellschaft ausführte. Diesen Vertrag kündigte aber die Gesellschaft, weil sie sich dabei übervorteilt glaubte, am 11. April 1876, um nachher die Reparatur der Straßen, soweit sie ihr oblag, wieder selbst auszuführen.

---

1) Vgl. oben S. 41.

Bei alledem bestritt sie nach wie vor, dazu irgenwelche vertragsmäßige Verpflichtung zu haben.

Die Streitigkeiten darüber hören jahrelang nicht auf, weil beide Parteien immer wieder dem zwischen ihnen abgeschlossenen Vertrage eine verschiedene Auslegung geben. Dabei stellt sich immer deutlicher heraus, daß man bei Einführung der Straßenbahn längst nicht alle Konsequenzen bei dem Vertrage mit ihr ins Auge gefaßt hatte, so daß sich die im Konzessionsdekret enthaltenen Bedingungen ganz und gar nicht bewährten.

Kapitel II.

Weitere Entwickelung unter der Geltung der allgemeinen Bedingungen.

Man suchte nun von seiten der Stadt auf die Pferdebahngesellschaft mittelbar einen Druck auszuüben. Gelegenheit dazu bot sich, als eine Erweiterung des Pferdebahnnetzes nötig wurde. Da hielt es der Rat im Hinblick auf die bisher gemachten Erfahrungen für geboten, im Interesse der Erhaltung guter Straßen und zur Erlangung einer dauernd tüchtigen und guten Straßenbahn bestimmte allgemeine Normen aufzustellen, welche als Bedingungen für die Anlage von Straßeneisenbahnen im allgemeinen dienen sollten.

Als nun die Gesellschaft sich um Konzession neuer Linien bewarb[1]), bedeutete man ihr, sie könnte die nur bekommen, wenn sie sich hinsichtlich ihrer wie auch der alten Linien den neuaufgestellten Bedingungen unterwürfe. Nach langem Sträuben zum Schaden der Vororte, die durch die neuen Linien die sehnlichst erwartete Verbindung mit der Stadt bekommen sollten, gab die Gesellschaft schließlich nach, zumal sich bei der Bewerbung um die neuen Linien Konkurrenz eingestellt hatte. Man einigte sich nach langen Verhandlungen dahin, daß die Gesellschaft sich den Bedingungen für die Anlage von Straßenbahnen in Leipzig vom 1. April 1881 hinsichtlich sämtlicher Linien unterwarf, die Zentralstation auf dem Augustusplatz aufhob und ein neues, von der Stadt genehmigtes Oberbausystem, das doppelschienige System Haarmann, einführte, bei dessen Konstruktion die bisherigen Übelstände und Mängel für den übrigen Verkehr möglichst beseitigt

1) Es handelte sich um die Linien direkt nach Lindenau — durch den Ranstädter Steinweg —, nach Neuschönefeld und nach Thonberg.

und eine möglichst gute Erhaltung der Straßen und Bahnkörper erzielt werden sollte.

Die neuen Bedingungen waren in der Hauptsache folgende:

Jeder Unternehmer von Straßeneisenbahnen in der Stadt Leipzig ist verpflichtet, innerhalb 2 Jahre von Erteilung der Konzession an die ihm genehmigte Bahn auf eigene Rechnung und Gefahr zu erbauen und in Betrieb zu setzen.

Was die bei dem Bahnbau in Frage kommenden Einrichtungen, namentlich in Beziehung auf Bauprofilierung, Beschaffenheit des zu verwendenden Materials etc. anlangt, so unterwirft sich der Unternehmer im voraus den hierüber vom Rate noch speziell zu erteilenden Anordnungen. Alle Pläne über die Gleisanlage, wie alle Angaben und Zeichnungen des Betriebsmaterials bedürfen der Genehmigung des Rates und sind behufs deren Erwirkung binnen 2 Monaten nach Erteilung der Konzession in vorgeschriebener Art der Ausführung vorzulegen. Alle infolge der Anlage der Bahnlinie erforderlich werdenden Verbreiterungen oder Veränderungen der an, auf, über oder innerhalb der Straßen und Brücken befindlichen Anlagen sind nach Vorschrift des Rats auf Kosten des Unternehmens zu bewirken. Der Bahnkörper, zu welchem außer dem Raum zwischen den Schienen auch ein zu beiden Seiten der Gleisanlagen liegender Streifen von je 0,30 m Breite gerechnet wird, ist in gleichem Zustande wie die übrige Straße zu erhalten. Jedoch soll der Unternehmer da, wo er den von den Bahngleisen berührten Straßentrakt auf seine Kosten bereits einmal in Pflaster in der vom Rat vorgeschrieben gewesenen Art hergestellt hat, zu den Kosten einer anderweiten Neuherstellung nicht herangezogen werden, wenn sie sich nicht durch den regelmäßigen Gebrauch nötig macht. Der Betrieb der Bahn im ganzen oder auf einzelnen Strecken darf erst dann begonnen werden, wenn der Rat die ordnungsmäßige Ausführung der betreffenden Bahnstrecken ausdrücklich anerkannt und die Genehmigung zur Eröffnung erteilt hat. Während der Dauer der Erlaubnis muß das gesamte Unternehmen in „gutem betriebsfähigen Zustande“ erhalten und mit den nach dem Ermessen des Rates genügenden Betriebsmitteln versehen sein[1]), insbesondere sind diese stets auch äußerlich in reinlichem und anständigem Zustande zu erhalten, wie auch das Betriebspersonal fortwährend mit reinlicher und anständiger Kleidung zu versehen ist.

---

1) Schon seit dem Jahre 1877 findet jedesmal in der ersten Woche jeden Monats eine Revision der Bahntrakte durch städtische Beamte statt.

Die zur Instandhaltung der Straßen auf der Bahnstrecke erforderlichen Arbeiten werden auf Kosten des Unternehmens durch das Stadtbauamt ausgeführt.

Die Reinhaltung des Bahnkörpers ist nach den Anordnungen der zuständigen Behörde auszuführen. Und zwar muß der Schnee schleunigst ohne Anwendung schädlicher Mittel entfernt werden. Für den Fall, daß während der Konzessionsdauer das zur Zeit in Leipzig bezüglich der Straßenreinigung geltende Adjazentenprinzip verlassen werden und die Stadtgemeinde die regelmäßige Reinigung der Straßen und Plätze selbst in die Hand nehmen sollte, verpflichtet sich der Unternehmer, die vom Rate festzusetzenden Kostenbeträge anteilig an die Stadt zu entrichten.

In betreff des Betriebes erkennt der Unternehmer im voraus alle diejenigen Bestimmungen als ihn bindend an, welche hierüber auf seiten des Rates etwa besonders festgesetzt werden. Er hat Angestellte auf Erfordern des Rates sofort zu entlassen, wenn sie wiederholt gegen die Vorschriften des Rates gefehlt haben.

Der Unternehmer hat in jedem Wagen nur eine gewisse Anzahl von Personen zu befördern. Überhaupt verpflichtet er sich zur Befolgung aller der Anordnungen, welche der Rat oder das Polizeiamt der Stadt Leipzig betreffs der konzessionierten Linien in Beziehung auf die Verkehrsordnung etwa für nötig halten sollte. Insbesondere unterliegen die Fahrpläne und Fahrpreistarife der Genehmigung des Rates.

Den vom Rate wegen einer etwa einzuführenden Erhebung städtischer indirekter Abgaben [1]) angeordneten Maßnahmen hat sich der Unternehmer zu fügen.

Der Unternehmer ist, falls dies vom Rat verlangt wird, gehalten, während der Nacht gegen eine angemessene, ev. durch Schiedsrichter festzustellende Entschädigung auf seiner Bahn Wagen, welche zur Abfuhr von Straßenkehricht, Haus- und Küchenabgängen, Kloakeninhalt u. s. w. dienen, zu befördern. Dasselbe gilt hinsichtlich eines etwa einzurichtenden Transportes von Leichen.

Bei „Anbindung“ mehrerer Straßenbahnlinien hat der Unternehmer eine Kreuzung oder Mitbenutzung seiner Geleise, die rund 400 m nicht übersteigt, ohne Ansprüche an die Stadtgemeinde zu gestatten, auch die etwa notwendigen Abänderungen der Bahnanlage geschehen zu lassen, jedoch nur gegen Erlegung der Hälfte des Anlagekapitals der betreffenden Strecke.

1) Es könnte z. B. eine städtische Billetsteuer in Frage kommen.

Die Konzession wird, sofern in den speziellen Bedingungen ein anderer Termin nicht festgesetzt wird, auf 30 Jahre, vom Tage der Genehmigung ab gerechnet, erteilt. So lange darf bei ordnungsmäßigem Betrieb keinem anderen Unternehmer Konzession bezüglich derselben Linie gegeben werden[1]).

„Dafern jedoch das Bedürfnis entsteht, nach einem Orte, bis zu welchem sich bereits eine Straßeneisenbahn in Betrieb befindet, eine weitere Straßeneisenbahnverbindung herzustellen, so ist der Rat berechtigt, einem Dritten hierzu Konzession zu erteilen, dafern der erste Konzessionar die Herstellung der weiteren Verbindung unter den ihn vom Rate zu stellenden Bedingungen ablehnt, oder innerhalb einer bestimmten Frist nicht annimmt oder sonst dieser Rechte verlustig geht.“

Für pünktliche Erfüllung der aus Bau und Betrieb der Bahnen ihm erwachsenden Verpflichtungen haftet der Unternehmer mit seinem Vermögen und einer Kaution von 5000 M. für jeden Kilometer Bahnlinie.

Seine Rechte darf der Unternehmer nur mit Genehmigung des Rates abtreten.

Der Rat ist berechtigt, die Genehmigung zur Erbauung und zum Betriebe der Straßeneisenbahnen zurückzuziehen:

a) wenn nicht innerhalb der für die einzelnen Linien festgesetzten Frist mit ihrer Ausführung begonnen, und sie
b) binnen einer weiteren Frist nicht in Betrieb gesetzt sind, es sei denn, daß die Verzögerung durch außergewöhnliche Witterungsverhältnisse oder höhere Gewalt veranlaßt wäre,
c) wenn der ordnungsmäßige Betrieb infolge einer vom Unternehmer zu vertretenden Verschuldung länger als 8 Tage und aus anderen Gründen länger als vier Wochen ohne behördliche Genehmigung ausgesetzt ist,
d) die Kaution nicht rechtzeitig wieder erneuert ist, oder
e) der Unternehmer seine Rechte ohne Zustimmung des Rates abgetreten hat.

Nach Ablauf der Konzessionsfrist kann der Rat die Bahn etc. übernehmen oder dem Unternehmer Wiederherstellung in den vorigen Stand auferlegen[2]). Übernahme seitens der Stadt hat mangels güt-

1) Diese und die folgenden Bestimmungen des § 13 sollten für die Stadtgemeinde noch recht unbequem werden.

2) Seine Entscheidung darüber hat er dem Unternehmer 6 Monate vor Ablauf der Konzession bekanntzugeben.

licher Einigung nach einer durch Schiedsgerichtsspruch festzusetzenden Taxe zu geschehen[1]).

Die Beteiligung der Stadtgemeinde an der Rentabilität der Pferdebahn wurde bei diesen Verhandlungen in Erwägung gezogen, doch nicht in die Bedingungen aufgenommen[2]).

Weil durch die neukonzessionierten Linien ihr Gewerbe noch mehr geschädigt würde, wenden sich die Droschkenkutscher, über die Stadtgemeinde Beschwerde führend, an die Kreishauptmannschaft. Doch entscheidet diese, daß das besondere Interesse der Droschkenkutscher selbstverständlich vor dem allgemeinen Verkehrsinteresse zurücktreten müsse, welches ohne Zweifel die möglichste Vermehrung und Verbilligung der Verkehrsmittel, die Steigerung ihrer Brauchbarkeit auch für die ärmeren Volksklassen fordere und in Großstädten mit volkreicher Umgebung ebenso unzweifelhaft durch die größtmögliche Entwicklung des Systems der Straßenbahnen am wirksamsten gefördert werde.

So wird nicht nur das Pferdebahnnetz immer weiter über die Vororte ausgespannt, es macht sich auch notwendig, auf den einzelnen Linien ein zweites Gleis einzulegen, um dem stets sich mehrenden Verkehr gewachsen zu sein. Infolgedessen finden wir vom Jahre 1881 an immer mehr Strecken doppelgleisig, und schon 1883 sind die doppelgleisigen länger als die eingleisigen Strecken.

Auch die Aufeinanderfolge der Wagen wird notwendig eine schnellere. Der 10-Minutenbetrieb muß Anfang der 80er Jahre dem $7^1/_2$- resp. 5-Minutenbetrieb weichen. So steigert sich der Verkehr. Da ist es kein Wunder, wenn die Pferde oft mehr als wünschenswert angestrengt werden und infolgedessen seitens der Stadtverordneten

1) So wurde in diesen Bedingungen auf das in den Konzessionsbedingungen vom Jahre 1871 stipulierte Heimfallsrecht — s. oben S. 41 —, nach welchen im Jahre 1921 die Straßenbahn in der Hauptsache unentgeltlich in das Eigentum der Stadt übergehen sollte, abgeändert. Diese unglückliche Maßregel suchte man später, im Jahre 1895, damit zu verteidigen, daß man sagte, die Straßenbahngesellschaft habe vollwichtige Gegenleistungen dafür geboten; zudem sei sonst von dem Konzessionar nichts zu erreichen gewesen, dem man anderenfalls eine zeitgemäße Ausgestaltung seines Betriebes nicht wohl hätte zumuten dürfen. Es wurde aber auch in Stadtverordnetenkreisen bezweifelt, ob die Stadtvertretung berechtigt gewesen sei, ohne Genehmigung der Aufsichtsbehörde auf das Heimfallsrecht zu verzichten (vergl. Protok. d. St.V., Jahrg. 1895, S. 143 f.).

2) Man hielt angeblich die Gesellschaft durch die allgemeinen Bedingungen ohnehin für genug belastet.

eine neue Bestimmung über die höchstzulässige Besetzung der Wagen und eine Minimalfahrzeit für die Wagen verlangt wird, damit Unglücksfälle und Tierquälereien vermieden würden. Auch wird es übel vermerkt, daß für Teilstrecken Sonntags höhere Preise als in der Woche verlangt werden. Auf den diesbezüglichen Wunsch des Rates der Stadt verzichtet die Gesellschaft allerdings vom 1. April 1887 ab auf die inzwischen für die Sonn- und Feiertage eingeführte Fahrpreiserhöhung der 10 Pf.-Teilstrecken auf 15 Pf.[1]).

Auf andere Wünsche des Rates einzugehen, weigert sich dagegen die Gesellschaft beharrlich, und es hören auch unter der Geltung der neuen Bedingungen die Streitigkeiten zwischen Stadtgemeinde und Pferdebahngesellschaft nicht auf. So bestreitet diese dem Rate der Stadt das Recht, ihr die Legung eines zweiten Gleises vorzuschreiben, zumal sie nach den Konzessionsdekreten nur auf eingleisige Herstellung der Strecken auch finanziell sich eingerichtet habe[2]). Doch wird dem Rate von seiten seiner vorgesetzten Behörde dieses Recht bestätigt, denn die Aufstellung der Konzessionsbedingungen sei als eine ortspolizeiliche Regelung der in § 37 der Reichsgewerbeordnung gedachten Art zu erachten, und in Wesen und Zweckbestimmung einer solchen liege es, daß durch sie keineswegs eine für alle Zeiten gleichmäßige und unabänderlich maßgebende Ordnung des Verkehrs geschaffen werden könne und solle.

Erheblichere Differenzen entstehen zwischen der Pferdebahngesellschaft und der Stadtgemeinde, als diese eine Beteiligung an der Rentabilität des Pferdebahnbetriebes verlangt in Gestalt einer Jahresabgabe pro Kilometer Streckenlänge. Zwar war in den Konzessionsbedingungen vom Jahre 1871 von der Erhebung einer Abgabe für die Benutzung der öffentlichen Straßen und Plätze ausdrücklich abgesehen worden, „da das Unternehmen nur zur Beförderung des Verkehrs, nicht zur Einnahmequelle für die Gemeinde konzessioniert wird“[3]). Doch kam man von diesem stolzen Standpunkt immer mehr ab, als einerseits die Jahresdividende der Gesellschaft vom Durchschnittssatz der ersten Jahre von $4^1/_2$ Proz. dauernd auf 6 Proz.[4]) und darüber

1) Sie schätzt den dadurch entstehenden Einnahmeausfall auf jährlich 30000 M.

2) Nicht lange danach, im Jahre 1889, streitet man sich dann um die Frage, ob im gegebenen Falle ein Doppelgleis nötig sei.

3) Siehe oben S. 42.

4) 1882/83 und folgende Jahre, vgl. unten S. 99.

sich erhob, und andererseits den steigenden Ausgaben der Stadtgemeinde gegenüber dieser eine neue Einnahmequelle nur zu sehr erwünscht war.

Um die Pferdebahngesellschaft diesen Wünschen geneigt zu machen, griff man wiederum zu dem alten Mittel, ihr, solange sie sich nicht gefügig zeigte, die Konzession zu neuen Linien zu versagen. Dieses Mittel zeigte sich allerdings wieder als ein zweischneidiges insofern, als die Gesellschaft nun ihre neuen Konzessionsgesuche zurückzog, worunter der Verkehr natürlich nicht wenig zu leiden hatte. Hatte man es doch auch versäumt, in die neuen Bedingungen vom Jahre 1881 eine Bestimmung aufzunehmen, mittelst deren man die Gesellschaft zur Herstellung einer neuen Linie unmittelbar hätte anhalten können[1]).

Die Gesellschaft behauptete, die Einführung einer Gewinnbeteiligung für die Stadtgemeinde werde ihre Lebensfähigkeit in Frage stellen. Man befinde sich überhaupt im Irrtum über ihre Lage. Zunächst sei unrichtig die Ansicht des Rates, daß der Gesellschaft bis zu einem gewissen Grade ein ausschließliches bezw. bevorzugtes Recht auf Benutzung der öffentlichen Straßen eingeräumt, die Gesellschaft also vor der übrigen Industrie und der gesamten Einwohnerschaft bevorzugt sei. Denn die Pferdebahngesellschaft benutze Straßenstrecken genau so wie jeder andere Industrielle, und wenn die übrigen den Pferdebahnwagen auszuweichen hätten, da diese der Natur der Sache nach dies nicht könnten, so sei darin eher ein Nachteil als ein Vorteil zu erblicken. Denn so stehe die Gesellschaft den Beschädigungen durch andere Geschirrführer schutz- und machtlos gegenüber, zumal nach dem bürgerlichen Recht diese selbst, obgleich durchweg unpfändbar, nicht aber die Eigentümer der Geschirre für den Schaden aufzukommen hätten. Dazu komme noch, daß sie, dem Haftpflichtgesetz vom Jahre 1871 unterliegend, nicht nur für das Verschulden ihrer Beamten, sondern selbst für den Zufall einzustehen habe, obgleich sie gar nicht in der Lage sei, wie die Eisenbahnen Schutzmaßregeln zu treffen, z. B. durch Absperren der Gleise, Untersagen ihres Befahrens oder Betretens. Obgleich sonach ihre Bahntrakte nicht nur von ihr allein, sondern mindestens im selben Maße auch von anderen Fuhrwerken benutzt würden, wodurch sich für sie gerade oft genug Betriebsstörungen ergäben, habe die Gesellschaft nicht nur bei Anlegung der Strecke die Bahntrakte zu pflastern, sondern auch für ihre Unterhaltung ausschließlich und allein aufzukommen. Und zwar

1) Vergl. oben S. 48.

habe die Leipziger Pferdebahngesellschaft hierfür verhältnismäßig mehr Ausgaben als irgend eine andere im ganzen Deutschen Reiche; sie habe dafür jährlich 60 bis 62000 M. aufzubringen, d. h. beispielsweise dreimal soviel wie im Verhältnis die Pferdebahngesellschaft in Dresden. Abgesehen davon, gewähre sie 322 städtischen Rats- und Polizeibeamten freie Fahrt und anderen städtischen Beamten sowie denen einiger gemeinnützigen Anstalten freie Fahrt oder doch wenigstens große Ermäßigung des Fahrpreises. Dagegen bezahle die Stadt Berlin für solche Leistungen jährlich eine angemessene Pauschalsumme, wie das auch die Oberpostdirektion zu Leipzig ihr selbst gegenüber hinsichtlich ihrer Unterbeamten tue.

Um zu zeigen, daß es ihr Ernst mit ihren Behauptungen ist, kündigt die Gesellschaft dem Rate an, daß sie vom 1. Januar 1884 ab keine Freikarten etc. mehr für seine Beamten ausstellen werde. Darauf verzichten Rat und Polizeiamt umgehend auf solche Vergünstigungen für sofort, doch empfinden sie bald die Unannehmlichkeiten dieses Zustandes, berechnet doch das Polizeiamt den jährlichen Dienstaufwand für dienstliche Fahrten mit 1400 M., während der Rat für Benutzung der Pferdebahn für das Jahr 1888 1500 M. einstellen zu müssen glaubt. So ist man froh, als nach wenigen Tagen die Pferdebahngesellschaft den Rats- und Polizeibeamten wieder freie Fahrt gewährt, nunmehr allerdings gegen eine jährliche Pauschalsumme, die auf seiten des Rates 800 M., auf seiten des Polizeiamtes 500 M. beträgt.

Kapitel III.

Der Nachtrag zu den Konzessionsdekreten und die Einführung der Kilometergebühr.

Da die Stadtvertretung, zuerst im Jahre 1884, eine Beteiligung an der Rentabilität der Straßenbahn wünschte, widrigenfalls sie neue Linien nicht konzessionieren werde, so unterblieb vorläufig, weil die Pferdebahngesellschaft nicht nachgeben mochte, die Erbauung neuer Linien in der Stadt. Die Gesellschaft brach späterhin, im Jahre 1887, auch die Unterhandlungen mit den Gemeinden Kleinzschocher und Möckern ab, da die Stadt schließlich noch verlangte, daß die von ihr beanspruchte Jahresabgabe auch für die Kilometerzahl der Bahnstrecken mit in Rechnung komme, welche zwar außerhalb der Stadt Leipzig,

jedoch auf solchen Straßen lägen, für welche in der betreffenden Gemeinde eine Gemeindeabgabe nicht zu entrichten wäre.

Doch zwangen die Bedürfnisse des Verkehrs die Parteien endlich zum Frieden, und so kam unter dem 10. April 1889 zwischen Pferdebahngesellschaft und Stadtgemeinde eine Einigung in einem Nachtrag zu den Konzessionsdekreten vom Jahre 1871 und 1881 zustande.

Dadurch wird im wesentlichen Folgendes bestimmt: Die Pferdeeisenbahn verpflichtet sich, für die Benutzung der Straßen und Plätze der Stadt zum Betriebe von Pferdeeisenbahnen, und zwar für die von ihr bisher gebauten und die noch zu konzessionierenden Linien eine Jahresabgabe an die Stadt Leipzig zu zahlen, und zwar auf Straßen innerhalb des jetzigen Stadtbezirks, sowie auf solchen Straßen außerhalb dieses Bezirks, welche von der Stadt Leipzig unterhalten werden, pro Kilometer, das Doppelgleis einfach gerechnet: 350 M. bei einer in demselben Jahres auf die Stammaktien der Gesellschaft verteilten Dividende von 5 Proz. oder weniger, 400 M. bei einer solchen von 5 bis 6 Proz., 450 M. bei 6 bis 7 Proz., 500 M. bei über 7 Proz. Dividende[1]). Bei Anschluß von Vororten werden für diejenigen Strecken, welche in den Vororten liegen, dieselben Abgaben erhoben.

Dagegen wird die Konzessionsdauer für alle jetzt bestehenden[2]) Linien auf die Zeit bis zum 31. Dezember 1921 festgesetzt. Und alle bis zum 31. Dezember 1891 konzessionierten oder doch betriebsfähig hergestellten Linien unterliegen derselben Bestimmung.

Der Gesellschaft wird die Legung weiterer Doppelgleise auf bestimmten Linien im selben Jahre 1889 genehmigt resp. vorgeschrieben. Ferner wird ihr zur Erbauung einer neuen Linie nach Möckern und zur Verlängerung derjenigen in Thonberg Konzession erteilt und sie zu deren Ausführung verpflichtet; ebenso zur Erbauung der Linien Plagwitzer Straße—Kleinzschocher und Neustadt—Altschönefeld für den Fall, daß die dortigen Grundstücksbesitzer und Industriellen einen einmaligen Beitrag à fond perdu zahlen und die Gemeinden Areal zur Anlegung von Depots überlassen.

Sobald die Straßenreinigung von der Stadt übernommen ist, soll von ihr auch die Reinigung des Pferdebahngleises unter folgenden Bedingungen ausgeführt werden:

---

1) Die Abgaben der Gesellschaft betrugen demnach z. B. im Jahre 1894 14 206 M.

2) Deren Konzession nach den Bedingungen vom Jahre 1881 sonst 1911 erlöschen würde.

Die Stadt reinigt das Pferdebahngleis — auch die Schienenrillen — in den regulativmäßigen Zwischenräumen von Schmutz und Schnee, und fährt diese auch ab. Dafür zahlt die Gesellschaft der Stadt eine Entschädigung von jährlich 25 Pf. per Quadratmeter der zu reinigenden Flächen. Außerdem liegt der Gesellschaft, solange die Straßenreinigung von der Stadt nicht übernommen ist, die Reinigung der Gleisstrecken insoweit ob, als sie nicht von den Adjazenten zu bewirken ist. Diese Reinigung übernimmt die Stadt wie bisher für Rechnung der Gesellschaft zum Selbstkostenpreise.

Zur Entfernung des Schnees darf die Gesellschaft auf asphaltierte Straßen Salz streuen nur unter der Bedingung, daß sie sich verpflichtet, den Durchschnittssatz der Unterhaltungskosten, und zwar für eine Breite von 5,6 m bei Doppelgleisen, nebst 50 Proz. Zuschlag zu zahlen.

Die Reparaturen des Pflasters innerhalb der Pferdebahngleise bezw. der durch die bestehenden Konzessionsbedingungen bestimmten Streifen, und zwar auch der gepflasterten Strecken der Vororte, wenn und sobald die Einverleibung der letzteren stattgefunden, werden ausschließlich von der Stadt ausgeführt, und es zahlt die Gesellschaft hierfür jährlich 6 Pf. für den Quadratmeter der von ihr zu unterhaltenden Fläche. Dieser Satz soll jedoch nur auf 5 Jahre versuchsweise für die Stadt verbindlich sein, so daß dann eventuell das alte Konzessionsverhältnis eintritt.

Die durch diesen Nachtrag nicht berührten Bestimmungen bleiben auch fernerhin in Kraft.

Wegen der über das Stadtgebiet hinausfallenden Strecken schloß die Pferdebahngesellschaft noch am 24. April 1890 einen Vertrag mit der Amtshauptmannschaft und im Juni desselben Jahres auch mit dem preußischen Eisenbahnfiskus ab.

Auf den neuen Linien wurde der Oberbau mit Phönix-Schienen hergestellt, welche weit tragfähiger als die bisher benutzten sind, und in deren breiten Kopf die Rille für die Flanschen der Räder eingeschnitten bezw. eingewalzt ist. Damit wurde der Übelstand vermieden, der sich bei dem Haarmannschen System herausstellte, daß nämlich die Rillen zwischen den beiden Schienen durch deren Auseinandergehen zu breit wurden. Trotzdem kamen noch im Jahre 1892 unaufhörliche Klagen über Hängenbleiben der Pferde in den Schienen vor, ein Zeichen, daß mit dem Auswechseln der Schienen auf den alten Linien doch wohl zu langsam vorgegangen wurde.

Hauptsächlich rührten diese Klagen selbstverständlich von den alten Freunden der Pferdebahngesellschaft, den Droschkenkutschern, her.

Natürlich kam es auch bald wieder zu Differenzen zwischen der Stadt und der Pferdebahngesellschaft. Diesmal wegen der Kosten der Straßenreinigung. Darüber einigte man sich unter dem 12. April 1894 dahin, daß die Stadtgemeinde fortan die Straßenreinigung für 9 Pf. pro Quadratmeter der zu unterhaltenden Fläche ausführt und die Gesellschaft an Beiträgen für Aufseherlöhne und Geräteaufwand bei der Straßenreinigung vom 1. Januar 1894 ab pro Monat 200 M. pauschal zahlt. Auch wird der Vertrag mit der Stadt betr. Freikarten verlängert, mit dessen Nichtverlängerung die Gesellschaft gedroht hatte.

Inzwischen war der Verkehr fortgesetzt gestiegen, so daß die Pferdebahn ihn oft nur unter den größten Anstrengungen von Angestellten und Tieren zu bewältigen vermochte. Bezüglich der Pferde wendet sich deshalb der Tierschutzverein mit dem Gesuch an den Rat, diese der Stadt Leipzig unwürdigen Zustände zu beseitigen und der zur Tierquälerei werdenden Ausnutzung der Pferde [1]) Einhalt zu tun, da der weitaus größte Teil der Tiere in geradezu kläglichem Zustande sich befinde. . . . Der Angestellten nimmt sich kein Verein an.

Kapitel IV.

Die Einführung der elektrischen Straßenbahnen.

Man hatte in Leipzig schon früh den Gedanken in Erwägung gezogen, bei der Pferdebahn die tierische Triebkraft durch eine elementare Maschinenkraft zu ersetzen und damit mancherlei Übelständen abzuhelfen. Schon im Jahre 1876 erbot sich ein auswärtiger Unternehmer, die Pferdeeisenbahn mit Dampfkraft zu betreiben. Doch schien dem Rate das nicht angebracht, weil der Betrieb einer Dampfstraßenbahn innerhalb der nicht sehr breiten Straßen mit vielen Unzuträglichkeiten und Gefahren verknüpft sein würde. Erkundigungen in Berlin, Hamburg, Cassel und Colmar [2]), die der Rat über die dort mit der

1) Die Pferde wurden im Durchschnittsalter von 5 Jahren, also im besten Alter, zum Zuge verwendet. Trotzdem waren sie höchstens 4 Jahre lang im Tramwaydienste brauchbar.

2) Die erste Dampfstraßenbahn wurde 1877 in Berlin eröffnet, andere Städte folgten bald nach. Doch kam man meist auch ebenso schnell wieder davon ab, zum

Dampfstraßenbahn gemachten Erfahrungen .einzog, konnten ihn in seinem ablehnenden Standpunkt nicht wankend machen. Denn an Klagen über Belästigung durch Rauch, Aschesprühen, ausströmenden Dampf, lärmendes Geräusch und andere mit dem Dampfbetrieb verbundene Mängel fehlte es keineswegs.

Auch die mit Gas betriebenen Straßenbahnen in anderen Städten konnten zur Nachfolge nicht verlocken. Denn auch damit waren zu viel Übelstände verknüpft. wie unsanftes, stoßweises Bewegen, übler Gasgeruch und lästiges Geräusch, das während des Stillstehens des Wagens durch die weiter in Bewegung bleibenden Schwungräder hervorgerufen wurde [1]).

Dem Ideal städtischer Straßenbahnen schienen erst die mit Elektrizität betriebenen nahezukommen. Bei diesen findet das Prinzip der Kraftübertragung durch die Elektrizität Anwendung. Die Elektrizität wird auf der Kraftstation durch eine sogen. Dynamomaschine erzeugt und wird der Richtung des Bahngleises entsprechend auf die Wagen übertragen in der Weise, daß eine zum Wagen gehörige Triebmaschine, d. i. eine sekundäre Dynamomaschine, in Bewegung gesetzt wird, welche die mitgeteilte Bewegung auf mechanischem Wege auf die Räder des Wagens übermittelt. Doch auch diesen Straßenbahnen brachte man, obwohl sie nach den kleineren Versuchen auf der Berliner Gewerbeausstellung von 1879 und auf den Ausstellungen zu Düsseldorf und Frankfurt a. M. in kleinerem Maßstabe in Groß-lichterfelde und 1884 in größerem auf der Linie Frankfurt—Offenbach die Vorzüge des elektrischen Betriebes bewährt hatten, bis in die 90er Jahre [2]) ein großes Mißtrauen entgegen. Man stellte ihren Vorzügen mit Nachdruck die Nachteile entgegen: Verunstaltung des Straßenbildes durch das Drahtnetz der Oberleitung, Gefahr bei Reißen der Leitungsdrähte, störende Einflüsse verirrter Ströme auf Telephon- und Telegraphenleitungen, auf wissenschaftliche (physikalische und physiologische) Institute, elektrolytische Wirkungen auf Gas- und Wasserleitungen.

Teil wegen der hohen Betriebskosten, vor allem aber wegen des siegreichen Wettbewerbes der Elektrizität. Während 1889 in 10 deutschen Städten Dampfstraßenbahnen bestanden, gab es deren 1890: 9, 1892: 12, 1894: 15, 1897: 8, 1898: 6, 1899: 5.

1) Die wenigen Straßenbahnen, die in Deutschland mit Gas betrieben wurden, wie in Dessau und Hirschberg i. Schl., haben längst dem elektrischen Betrieb weichen müssen.

2) In den Jahren 1884—1892 wurden in Deutschland nur noch zwei elektrische Bahnen, die in Bremen und Halle erbaut.



Doch überwog schließlich die Schätzung der großen Vorteile des elektrischen Betriebes. Als solche zeigten sich immer mehr folgende: Bequemes Anfahren und sicheres schnelles Anhalten der Wagen; Sicherheit bei Regulierung der Geschwindigkeit; geringere Raumbeanspruchung gegenüber der Pferdebahn, da die Bespannung wegfällt; Schonung des Pflasters und Reinhaltung der Straßen; größere Leistungsfähigkeit in Bewältigung des Menschenverkehrs, zumal im Bedarfsfalle ein Motorwagen einen oder mehrere Anhängewagen mitziehen kann; Möglichkeit, mit größerer Geschwindigkeit zu fahren als bei Anwendung tierischer Zugkraft; Überwindung starker Steigungen (bis zu 10 Proz.), welche schon bei Dampfadhäsionsbahnen nicht mehr zulässig sind. Die wirtschaftlichen Vorteile liegen in den weit geringeren Betriebsausgaben, als solche bei Anwendung tierischer oder anderer Zugkraft aufzuwenden sind. Denn da die fortschreitende Technik lehrte, immer sparsamer und vorteilhafter mit der elektrischen Kraft umzugehen, gestaltete sich der Betrieb immer billiger. Die größere Rentabilität gab wiederum die Möglichkeit zur Herabsetzung der Tarife, was große sozialpolitische Bedeutung namentlich für die ärmere Stadtbevölkerung gewann: Die billigere, dabei leistungsfähigere Kraft der Elektrizität gestattet eine Verlängerung der Straßenbahnen selbst in die entfernt gelegenen Vorstädte, so daß auch diesen der bis dahin fehlende Vorteil einer bequemen, schnellen und billigen Verbindung mit dem Zentrum der Stadt zuteil wird.

Die Verbindung einzelner Vororte mit der inneren Stadt wie auch verschiedener Stadtteile untereinander hatten in Leipzig schon lange sich als einer Verbesserung dringend bedürftig erwiesen. Man hatte deshalb auch schon im Jahre 1890 verschiedene Projekte einer Beratung unterzogen, die schließlich im folgenden Jahre zur Erteilung einer Konzession für den Betrieb von Omnibuslinien führte. Doch gelang es den Konzessionaren nicht, die Mittel dazu flüssig zu machen. Und zwar war die Hauptursache dieses Mißerfolges die, daß am Anfang der neunziger Jahre das Interesse der kapitalkräftigen Bevölkerungskreise sich endlich den elektrischen Straßenbahnen zuwandte.

So wurde in Leipzig am 16. September 1892 der Rat der Stadt ersucht, einem Projekte zur Verbindung der Orte Klein-Zschocher und Schleußig mit der Stadt durch eine elektrische Straßenbahn statt durch Omnibusverkehr zuzustimmen und die Erlaubnis zur Vornahme der erforderlichen Vorarbeiten zu erteilen. Als der Rat diesem Gesuche nachgab, durch das Beispiel anderer Städte, wie Hannover, Breslau,

Chemnitz und Dresden[1]) ermutigt, wurde auf weitere Gesuche derselben Unternehmer zu einer zweiten Linie und schließlich für das ganze von der nachmaligen Leipziger Elektrischen Straßenbahn ausgeführte und betriebene Netz die Erlaubnis zur Herstellung einer elektrischen Bahnanlage erteilt.

Wie aber über die Regelung der Pferdebahnverhältnisse allgemeine landes- oder ortspolizeiliche Bestimmungen in Sachsen nicht bestanden, so war dies noch weniger bezüglich der neuen Materie der elektrischen Straßenbahnen der Fall[2]). Deshalb wurde am 29. Dezember 1892 eine Ministerialverordnung erlassen, nach welcher die Erteilung der Konzession zu Anlage und Betrieb einer dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahn unter Anwendung elementarer Kraft Ausfluß der Staatshoheit ist und nach Maßgabe der Königlichen Verordnung über die Ressortverhältnisse in Eisenbahn etc. -Angelegenheiten vom 26. Juni 1851 den obersten Staatsbehörden zusteht. Und zwar hat die Konzessionserteilung nach der Verordnung, die technischen Vorarbeiten für den Bau von Privateisenbahnen betreffend, vom 30. September 1872, auf Grund eines von den Ministerien des Innern und der Finanzen zu prüfenden und festzustellenden, alle Einzelheiten der Anlage, insbesondere auch der Richtungslinien der Bahn umfassenden Projektes zu erfolgen.

Hiernach war der Antrag auf Konzessionierung von dem Rate der Stadt zunächst dem Ministerium zur Kenntnis zu bringen.

Um aber von Anfang an sich schon bei den bevorstehenden Verhandlungen über die Einführung elektrischer Straßenbahnen auf bestimmte allgemeine Normen stützen zu können, stellten Rat und Stadtverordnete, wie sie es im Jahre 1881 hinsichtlich der Pferdebahn getan hatten, nunmehr im Jahre 1893 allgemeine Bedingungen für den Bau und Betrieb elektrischer Straßenbahnen in Leipzig auf, die im wesentlichen Folgendes bestimmten:

Die Genehmigung wird dem Nachsuchenden, dessen Sitz und Gerichtsstand in Leipzig sein muß und dessen Unternehmen in keiner

1) In diesen Städten treten schon im folgenden Jahre 1893 elektrische Straßenbahnen in Betrieb.

2) In Preußen sind die Verhältnisse der Bahnen unterster Ordnung durch das Gesetz über die Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen vom 28. Juli 1892 mit Gesetzeskraft vom 1. Oktober 1892 geregelt worden. Dadurch sind die preußischen Straßenbahnen ohne Unterschied, ob sie mit Pferde- oder einer anderen Zugkraft betrieben werden, zu Kleinbahnen und damit zu einer Abart der Eisenbahnen geworden, so daß sie aufgehört haben, öffentliche Fuhrbetriebe im Sinne des § 37 der Reichsgewerbeordnung zu sein.

Weise mit anderen, insbesondere auswärtigen Unternehmungen[1]) verbunden werden darf, nur für bestimmte Straßen und Plätze erteilt. Ihm ist verboten, Elektrizität zu Zwecken der Beleuchtung oder des Motorbetriebes an Dritte abzugeben.

Die Konzession wird auf 40 Jahre von Beginn des Betriebes auf der ersten Linie an auch für die später genehmigten Linien erteilt. Nach dieser Zeit geht die gesamte Anlage mit allem Zubehör[2]) insbesondere mit den außerhalb des Stadtbezirkes liegenden Teilen der elektrischen Bahn ohne Entgelt in das Eigentum der Stadtgemeinde über[3]). Ausgenommen sind hiervon jedoch die in den letzten 5 Jahren angeschafften Motorwagen und die für die Zwecke der elektrischen Straßenbahn dienenden Grundstücke des Unternehmers nebst den auf diesen Grundstücken errichteten Gebäuden und den in ihnen befindlichen maschinellen Einrichtungen und sonstigem Zubehör. Diese Vermögensstücke sind dem Rate der Stadt, wenn er darauf Anspruch macht, gegen Erstattung des Taxwertes zu überlassen.

Die Genehmigung erlischt vor Ablauf der Konzessionsdauer, wenn der Unternehmer seine Zahlungen einstellt, oder wenn über sein Vermögen das Konkursverfahren eröffnet wird.

Auch kann die Stadt vor Ablauf der Konzessionszeit, jedoch nur nach vorangegangener 12-monatiger Kündigung nach Ablauf des 20., 25., 30. und 35. Jahres die Gesamtanlage einschließlich aller Erweiterungen nach Taxe käuflich übernehmen[4]).

---

1) Betreffs Unterhandlungen mit auswärtigen Unternehmern hatte man üble Erfahrungen gemacht.

2) Bekanntlich ein juristischer Begriff, dessen Umfang und Inhalt sich nach dem maßgebenden bürgerlichen Recht richtet.

3) So wurde das bereits 1871 stipulierte, jedoch 1881 aufgegebene Heimfallsrecht wieder hergestellt. Damit die Stadt nach Beendigung der 40jährigen Konzessionsdauer auch ein wertvolles und betriebsfähiges Unternehmen erhalte, wurde in § 18 dieser Bedingungen bestimmt, daß der Rat alle zeitgemäßen Neuerungen zur Einführung vorschreiben kann.

4) Der Kaufpreis wird solchenfalls in der Weise ermittelt, daß über die Gesamtanlage eine Taxe aufgenommen wird, für die der Zeitpunkt der Übernahme maßgebend zu sein hat. Und zwar ist zu bezahlen: Wenn die Übernahme der Anlage nach 20 Jahren stattfindet, der volle Taxpreis nebst dem 13fachen Betrag des jährlichen Reingewinns, der nach dem Durchschnittsergebnis der letzten 5 Jahre zu ermitteln ist. Nach 25 Jahren drei Viertel dieses Taxwertes und der $10^3/_4$fache Betrag des wie erwähnt berechneten Reingewinnes. Nach 30 Jahren die Hälfte des Taxwertes nebst dem 8fachen Reinertrag. Nach 35 Jahren ein Viertel des Taxwertes nebst dem $4^1/_3$fachen Reinertrag. Über die Berechnung des Reingewinnes, insbesondere die Höhe der Abschreibungen sind besondere Vor-

Im übrigen erlöschen die Rechte des Unternehmers, wenn er den Betrieb einstellt, ohne durch höhere Gewalt oder behördliche Anordnung dazu gezwungen zu sein, wenn er den behördlich auferlegten oder vertragsmäßig übernommenen Verpflichtungen nicht nachkommt, wenn ihm die zur Durchführung des Betriebes erforderlichen Mittel durch Beschlagnahme oder Zwangsvollstreckung ihrer Bestimmung entzogen werden oder endlich, wenn seitens des Königlichen Ministeriums dem Rate der Stadt die Zurücknahme der Konzession aufgegeben wird.

Nach Ablauf der ersten 3 Betriebsjahre, von der tatsächlichen Eröffnung der ersten Strecke an gerechnet, hat der Unternehmer ohne Rücksicht auf seine sonstigen Steuern und Abgaben an die Stadtgemeinde eine besondere jährliche Abgabe zu entrichten, die zunächst 2 Proz. des gesamten, auf allen Teilen der Anlagen in und außerhalb des Stadtgebietes erhobenen Fahr- oder Frachtgeldes beträgt und nach je 5 Jahren um 1 Proz. bis zur Höhe von 5 Proz. wächst[1]).

Außerdem ist der Unternehmer verpflichtet, den Bahnkörper zuzüglich des ganzen Mittelstreifens zwischen Doppelgleisen und von je 50 cm auf den Außenseiten der Gleise unter Befolgung der hierüber jeweilig bestehenden allgemeinen Vorschriften der Straßenpolizei rein zu erhalten. Bezüglich der Strecken, welche er einer anderen Straßenbahn zur Mitbenutzung überlassen muß, kann er von dieser Bahn die Hälfte der ihm durch die Straßenreinigung erwachsenden Kosten zurückverlangen. Wird die Straßenreinigung von der Stadt übernommen, so muß trotzdem der Unternehmer der ihm bis dahin obliegenden Reinigungspflicht auf Verlangen des Rates der Stadt auch fernerhin genügen.

Der Unternehmer ist ferner verpflichtet, den Bahnkörper und die ihm sonst zur Reinigung überlassenen Straßenteile nach Vorschrift des Rates der Stadt herzustellen und in gutem Zustand zu erhalten, widrigenfalls der Rat die nötigen Arbeiten auf seine Rechnung auszuführen berechtigt ist[2]). Für jeden Unfall und Schaden, der daraus

---

schriften gemacht. Die auch nach Ablauf der Konzessionszeit zu bezahlenden Vermögensstücke der Unternehmer sind auch bei früherer Übernahme der Anlage seitens der Stadt nach Taxe zu übernehmen.

1) Das würde im Durchschnitt, auf 40 Jahre berechnet, eine Abgabe von $3^7/_8$ Prozent p. a. der Gesamteinnahme aus Fahr- und Frachtgeldern ergeben, d. h., wie man berechnete, eine 10mal höhere Abgabe als bisher (vergl. Protok. d. St.-V., Jahrg. 1895, S. 218 f.).

2) Durch diese Bestimmung sollen Streitigkeiten über Zeit, Art, Umfang dieser Befestigung etc., wie sie in den letzten Jahren zwischen der Straßenbahngesellschaft und der Stadtgemeinde bestanden, für die Zukunft ausgeschlossen werden. Es wurde berechnet, daß so etwa der siebente Teil der Fahrbahnflächen

entsteht, daß eine Schiene über die angrenzende Straßenoberfläche hervorragt, hat der Unternehmer aufzukommen; überhaupt haftet er für alle Schäden, die infolge der Herstellung oder des Betriebes der Straßenbahn entstehen, allein.

Für Nachteile, die dem Betriebe dadurch erwachsen, daß auf Anordnung von Behörden auf öffentlichen „Verkehrsräumen" Arbeiten vorgenommen oder daß solche Räume gesperrt werden, kann der Unternehmer Schadloshaltung nicht fordern.

Falls bei Erbauung neuer Straßenbahnlinien durch die Stadtgemeinde oder dritte Personen diese Linien die des Unternehmers kreuzen, so hat er ihnen auf die Länge von höchstens 400 m die Mitbenutzung seiner Gleise zu gestatten gegen Erstattung der Hälfte der Unterhaltungskosten dieser Länge.

Dem Rate ist im dienstlichen Interesse eine von ihm nach pflichtmäßigem Ermessen zu bestimmende Anzahl von Freikarten zu überlassen.

Der Unternehmer sowie seine Leute und Angestellten unterstehen in jeder Beziehung der allgemeinen polizeilichen Aufsicht und sind verpflichtet, den innerhalb der Zuständigkeit von Rat, Polizeiamt oder deren Beamten erlassenen Anordnungen unbedingt Folge zu leisten. Auch unterwirft sich der Unternehmer allen jeweilig geltenden polizeilichen Vorschriften, ohne hieraus Regreßansprüche gegen die Stadt herleiten zu können.

Solange der 10 Pf.-Tarif nicht eingeführt ist, erfolgt die Feststellung des Fahrgeldes nach billigem Ermessen unter Erwägung aller Umstände durch den Rat der Stadt als Wohlfahrtspolizei, auf deren Verlangen auch neue Sicherheitsvorkehrungen jederzeit getroffen, Haltestellen errichtet oder geändert und Wartehallen gebaut werden müssen.

Auch die Feststellung des Fahrplanes unterliegt der Genehmigung des Rates der Stadt. Nicht minder bleiben der polizeilichen Genehmigung vorbehalten die Fahrgeschwindigkeit, wie Umfang und Bau der Wagen, ebenso die Bestimmung darüber — wenn auch nach Möglichkeit oberirdische Leitung genehmigt werden soll — für welche Strecken ober- und für welche unterirdische Führung der Leitungsdrähte gefordert werden soll. In dieser Hinsicht können Stadtgemeinde und Rat späterhin Änderungen sowie auch die Einführung aller bewährten Verbesserungen auf dem Gebiete elektrischer Straßenbahnen

von der Straßenbahngesellschaft zu unterhalten sein würde (vergl. Protok. d. St.-V., Jahrg. 1895, S. 219).

verlangen, ohne daß deshalb dem Unternehmer ein Recht auf Entschädigung zustünde. Ob eine Neuerung als „bewährte Verbesserung“ anzusehen ist, bestimmt der Rat der Stadt nach billigem Ermessen.

Mit anderen Behörden sowie mit Privatberechtigten hat der Unternehmer nötigenfalls selbst eine Einigung herbeizuführen und eventuell die Kosten des Enteigungsverfahrens und der Enteignung selbst zu tragen.

Dem Rat oder dessen Beauftragten muß der Unternehmer jederzeit vollständige Einsicht in die ordnungsmäßig geführten Bücher in seinen Geschäftsräumen gestatten. auch zugeben, daß zur Überwachung der städtischen Abgaben eine besondere Kontrolle eingerichtet wird.

Für Erfüllung aller behördlich auferlegten und vertragsmäßig übernommenen Verpflichtungen ist von dem Unternehmer eine Kaution von 100000 M. beim Rate der Stadt zu hinterlegen.

Wenn nachgewiesen wird. daß zum Bau und Betriebe einer projektierten elektrischen Straßenbahn genügende Mittel bereit gestellt sind, — worüber das alleinige Ermessen des Rates entscheidet, — wird mit dem Unternehmer, vorbehaltlich der Zustimmung der Stadtverordneten, weiter verhandelt werden.

Es bleibt vorbehalten, diese Bedingungen weiter auszuführen bezw. zu ändern, vorbehalten bleiben insbesondere noch alle polizeilichen, auf den Betrieb bezüglichen Bestimmungen.

Alle aus diesen Bedingungen, aus weiteren Verträgen, sowie alle aus Bau und Betrieb elektrischer Straßenbahnen entspringenden Streitigkeiten werden unter Ausschluß des Rechtsweges durch ein aus drei unbeteiligten Personen, von denen je eine vom Rat der Stadt und dem betreffenden Unternehmer zu ernennen ist, für jeden einzelnen Fall zu bildendes Schiedsgericht entgültig entschieden.

Zu diesen von der Stadtvertretung aufgestellten Bedingungen erging dann eine Ministerialverordnung vom 12. Oktober 1894, die Folgendes bestimmte:

Sowohl über den Bau als über den Betrieb der elektrischen Straßenbahnen steht der Staatsregierung die Oberaufsicht zu. Infolgedessen bezeichnen die Ministerien der Finanzen und des Innern den Unternehmern einer solchen Straßenbahn einen Vertreter, dessen Anordnungen die Unternehmer nachzukommen haben, während sie ihrerseits einen in Leipzig wohnenden sachverständigen Beamten als ihren Vertreter gegenüber der Staatsregierung dieser zur Bestätigung vorzuschlagen haben.

Die genannten beiden Ministerien bezeichnen den Unternehmern auf Grund ihrer gemeinschaftlichen Verordnungen: die technischen Vorarbeiten für den Bau von Privatbahnen betreffend vom 30. September 1872, diejenigen Unterlagen, welche vor Inangriffnahme des Baues der Bahn oder einzelner Objekte beim Ministerium des Innern zur Prüfung und Feststellung einzureichen sind.

Die Konzession wird lediglich zum Zwecke der Personalbeförderung einschließlich des Passagiergepäcks erteilt. Die Beförderung von Gütern bedarf ebenso wie die Bildung von Zügen, welche aus mehr als 2 Wagen bestehen, besonderer Genehmigung.

Für alle Ansprüche, welche aus Anlaß des Baues und des Betriebes der Bahn, wegen etwaiger Beschädigung von Personen und Sachen, namentlich auch infolge eines durch die Bahn verursachten Brandes erhoben werden, haben die Unternehmer aufzukommen. Diese erkennen insbesondere an, daß bei etwaigen Betriebsunfällen gegenüber dem Bahnpersonal sowie gegenüber dem Publikum die Bestimmungen des Reichshaftpflichtgesetzes vom 7. Juli 1871 zur Anwendung zu kommen haben.

Alle auch künftig zu erlassenden einschlägigen Reichs- und Landesgesetze und Verordnungen werden ohne weiteres für die Unternehmer verbindlich. Auch haben die Unternehmer sich allen Bedingungen zu unterwerfen, welche von der Reichspost- und Telegraphenverwaltung bezüglich des Baues und Betriebes der Bahn gestellt werden. Ferner haben sie die Genehmigung der betreffenden fiskalischen oder Gemeindeverwaltung oder der beteiligten Privaten, deren Areal sie mitbenutzen oder berühren, besonders einzuholen.

Der Ortspolizeibehörde bleibt vorbehalten, im Interesse der Ordnung und der Sicherheit des Verkehrs polizeiliche Bestimmungen zu erlassen. Insbesondere unterliegen die Fahrpläne und Tarife der Genehmigung der Ortspolizeibehörde.

Die Konzession wird auf 40 Jahre, von der Betriebseröffnung an gerechnet, erteilt, doch bleibt die frühere an keinen Termin gebundene Zurückziehung derselben für den Fall vorbehalten, daß sich aus der Art des Betriebes erhebliche Gefahren für den öffentlichen Verkehr herausstellen sollten, die sich nicht durch anderweitige Einrichtungen im Betriebe beseitigen lassen.

Zur Übertragung der Rechte und Pflichten aus der Konzession an einen anderen Unternehmer ist ebenso wie zur Erweiterung des Betriebes durch Anlage neuer Strecken die Genehmigung der Ministerien des Innern und der Finanzen erforderlich.

Zur Sicherung des Staatsfiskus wegen der von den Konzessionaren zu übernehmenden Verpflichtungen ist bei der Finanzhauptkasse eine Kaution von 10000 M. zu hinterlegen.

Kapitel V.

Die Konzessionsverträge der beiden Straßenbahngesellschaften.

Nachdem auch die Staatsregierung die nötige Erlaubnis erteilt hatte, konnte daraufhin und auf Grund der von der Stadt aufgestellten Bedingungen nach umfänglichen Erörterungen und zahlreichen Verhandlungen am 28. Februar 1895 der Konzessionsvertrag zwischen den Beteiligten vollzogen werden.

Dabei waren auf seiten der Unternehmer die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft zu Berlin und ein Privatmann beteiligt. Sie übertrugen aber alsbald, wie das schon in den Konzessionsbedingungen vorgesehen war, alle ihre Rechte und Pflichten auf die Aktiengesellschaft „Leipziger Elektrische Straßenbahn“, welche sich am 3. April 1893 konstituierte. Diese begann am 11. Juni 1895 mit dem Bau ihrer Linien, welchen für sie die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft zu Berlin ausführte.

War es auf solche Weise gelungen, der Leipziger Pferdebahn eine für die Stadtgemeinde wohltuende Konkurrenz zu schaffen, so konnte diese ältere Gesellschaft natürlich nicht müßig zusehen, wie ihr allmählich eine mit modernen und überlegenen Betriebsmitteln ausgerüstete Rivalin gegenübertrat. Daher übertrug die Leipziger Pferdebahngesellschaft gemäß der in den allgemeinen Bedingungen für den Bau und Betrieb elektrischer Straßenbahnen in Leipzig gegebenen Bestimmung, daß der Unternehmer einer elektrischen Straßenbahn in Leipzig dort seinen Sitz und Gerichtsstand haben müsse und mit anderen Unternehmungen in keiner Weise verbunden sein dürfe, ihr gesamtes Unternehmen auf die Bankfirma Becker & Co. in Leipzig und die Gesellschaft für elektrische Unternehmungen in Berlin. Diese beabsichtigten nämlich, die sämtlichen Linien der Leipziger Pferdebahn in Zukunft mit elektrischer Kraft zu betreiben und zu dem Zwecke eine Aktiengesesellschaft mit dem Sitz in Leipzig zu gründen, welche

die alten Pferdebahnlinien sowie eine neu zu erbauende Linie Plagwitz-Kleinzschocher mit elektrischem Betrieb einrichten sollte. Zu dem allem gab die Stadtvertretung im Vertrage vom 6. Juli 1895 ihre Zustimmung, wobei sie sich die Genehmigung des Statuts der neu zu gründenden Gesellschaft ausdrücklich vorbehielt.

Bei den Verhandlungen über diese Angelegenheiten[1]) war eine Minorität in den betreffenden Ausschüssen der Stadtvertretung und ebenso im Stadtverordneten-Kollegium für Übernahme des ganzen Straßenbahnbetriebes in städtische Regie, so daß die „Elektrische“ eine Einnahmequelle für die Stadt würde wie die Gasanstalten. Man müsse jetzt den Fehler vermeiden, der die elektrische Beleuchtung der privaten Unternehmung überließ. Es wurde auch die Ansicht laut, daß, wenn man den vorliegenden Vertrag ablehne, die Pferdebahn — zumal bei strenger Anwendung der Bedingungen — bald nicht mehr konkurrenzfähig sein würde, und so von der Stadt zu einem billigen Preise erworben werden könne. Jedenfalls sei eine so wichtige Angelegenheit reiflich nach allen Seiten zu prüfen.

Die Majorität war gegen die Verstadtlichung der Straßenbahnen. Es wurde von ihrer Seite als einer Stadtgemeinde nicht angemessen bezeichnet, den Konzessionaren die Konzession zu entwinden, indem man dazu beitrage, daß sie die ihnen geschaffene Konkurrenz nicht aushalten könnten. Auch seien die aus dem vorliegenden Vertrage für die Stadt erwachsenden Vorteile zu groß, als daß sie durch einen Aufschub nochmals in Frage gestellt werden dürften, zumal die Vorlage in der Ausschußberatung hinreichend geklärt sei. Man dürfe auch nicht glauben, die Genehmigung zu einer so großen, zur Kommunalisierung der Straßenbahnen nötigen Anleihe zu erhalten. Vor allem aber habe man unter den bis dahin bestehenden Verhältnissen gewisse gute Einnahmen von den Straßenbahnen bezogen, während der Betrieb in eigener Regie doch, zumal bei den neu zu konzessionierenden Linien, auch Verluste bringen könne. Denn man habe dann nicht nur ein Kapital von mehr als 20 Millionen aufzubringen, zu verzinsen und zu amortisieren, sondern auch noch die Betriebskosten zu decken und außerdem die nach dem vorliegenden Vertrage von der Gesellschaft zu entrichtende Abgabe in Höhe von ca. 400000 M. für das Budget zu erübrigen. Übrigens könne man überzeugt sein, daß die Konkurrenz der beiden Straßenbahngesellschaften für die Stadt von Vorteil sein werde, und brauche sich nicht große Sorgen darum

1) Vergl. Protok. d. St.-V., Jahrg. 1895, insbesondere S. 142 ff.

zu machen, daß die beiden Gesellschaften sich zu einer Interessengemeinschaft vereinigen könnten.

So konnte man in diesem dafür günstigsten Zeitpunkte sich zur Kommunalisierung der Straßenbahnen in Leipzig nicht entschließen. Damit dokumentierte die Majorität der Stadtvertretung einen Mangel an Voraussicht, den die Stadtgemeinde späterhin lange und oft zu beklagen Gelegenheit haben sollte.

Unter diesen Umständen konnte sich die Nachfolgerin der Leipziger Pferdebahngesellschaft ungestört bilden und sich nach Erhöhung des Aktienkapitals von 4500000 auf 6000000 M. als „Große Leipziger Straßenbahn“ am 15. November 1895 ins Handelsregister eintragen lassen.

Nun kamen auch hier die Verhandlungen auf Grundlage der Bedingungen über den Bau und Betrieb elektrischer Straßenbahnen in Leipzig und der obenerwähnten Ministerialverordnung zum Abschluß, und es wurde am 31. Dezember 1895 der Konzessionsvertrag geschlossen. Danach überträgt die Leipziger Pferdebahn-Aktiengesellschaft mit Genehmigung des Rates der Stadt Leipzig einerseits, der Bankfirma Becker & Co. und der Gesellschaft für elektrische Unternehmungen andererseits alle ihr aus den Verträgen der Jahre 1871, 1881 und 1889 zustehenden Rechte und Pflichten, soweit sie nicht durch die von der Stadt aufgestellten Bedingungen für den Bau und Betrieb elektrischer Straßenbahnen in Leipzig erlöschen, von und mit dem 1. Januar 1896 auf die „Große Leipziger Straßenbahn“ unter der Bedingung, daß diese den Pferdebahnbetrieb, soweit er bis dahin bestanden hat, bis zum Beginne des elektrischen Betriebes auf jeder einzelnen Linie in dem bisherigen Umfange und nach Maßgabe besonderer Übergangsbestimmungen fortsetzt.

Zugleich erkennt die Leipziger Pferdebahngesellschaft ausdrücklich an, daß die Bestimmungen in Abs. 2 von § 13 der allgemeinen Bedingungen vom 1. April 1881[1]) als aufgehoben zu gelten haben.

Im übrigen sind die Konzessionsbedingungen für die Große Leipziger Straßenbahn in der Hauptsache folgende[2]):

1) Vergl. oben S. 48.

2) Wir führen hier nur die Konzessionsbedingungen der Großen Leipziger Straßenbahn auf, weil sie von vornherein vollständiger sind als die der Leipziger Elektrischen Straßenbahn, die erst durch einen Nachtragsvertrag — vergl. S. 71 — später ergänzt werden. Die auch danach bestehen bleibenden Abweichungen sind hier sofort angegeben.

In erster Linie sind für den Bau und Betrieb der konzessionierten Linien die dafür von der Königl. Staatsregierung erlassenen Vorschriften maßgebend, weiterhin die von der Stadtvertretung aufgestellten Bedingungen für den Bau und Betrieb elektrischer Straßenbahnen in Leipzig.

Was die Abgaben anlangt, so muß die Große Leipziger Straßenbahn schon für die Jahre 1896, 1897 und 1898 allemal bis zum 1. Januar des folgenden Jahres den Betrag an die Stadtgemeinde Leipzig zahlen, der nach dem (nur halbjährigen) Rechnungsabschluß der Leipziger Pferdebahngesellschaft per 31. Dezember 1895 gemäß dem Nachtragsvertrag vom 10. April 1889 auf das Jahr 1895 entfallen würde[1]), auf keinen Fall aber weniger als 18000 M. betragen darf.

Der Rat der Stadt behält sich vor, jederzeit anzuordnen, daß versuchsweise einige und danach eventuell alle Motorwagen auf der Linie Lindenau – Südfriedhof für die innere Stadt Akkumulatorenbetrieb anwenden[2]).

Die Konzessionärin ist verpflichtet, innerhalb der ersten 10 Jahre nach Beginn des elektrischen Betriebes zu den gegenwärtig konzessionierten Linien in einer für jeden einzelnen Fall vom Rate nach billigem Ermessen zu bestimmenden Frist weitere 12 Kilometer neue Bahnlinien — zweigleisig für eingleisig gerechnet — für elektrischen Betrieb in gleicher Weise wie die übrigen zu bauen und zu betreiben[3]).

Die ganze elektrische Straßenanlage ist nach dem System der Elektrizitätsgesellschaft „Union" zu Berlin (Thomson-Hutton) zu bauen und einzurichten[4]).

---

1) D. h. die Große Leipziger Straßenbahn muß in den Jahren 1896—98 die bisherige Abgabe der Leipziger Pferdebahn, nach dem halbjährigen Abschluß vom 31. Dezember 1895 berechnet, weiter zahlen. Eine entsprechende Bestimmung fehlt bei der Leipziger Elektrischen Straßenbahn.

2) Eine solche Bestimmung ist in dem Konzessionsvertrag der Leipziger Elektrischen Straßenbahn nicht getroffen.

3) Der Leipziger Elektrischen Straßenbahn sind statt dieser 12 Kilometer bestimmte Linien vorgeschrieben.

4) Bei der Leipziger Elektrischen Straßenbahn nach dem System der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft zu Berlin. Bei ihr ist außerdem noch bestimmt, daß die elektrische Straßenbahn innerhalb des Stadtgebietes zweigleisig anzulegen und mit genügenden Ausweichungen und Umfahrungen zu versehen ist. Wo es aber notwendig und praktisch erscheint, soll die Anlage eingleisiger Strecken angeordnet bezw. genehmigt werden. Die Straßenbahnstrecken außerhalb des Stadtgebietes können ausschließlich eingleisig mit den erforderlichen Ausweichungen angelegt werden. Jedenfalls darf durch den Bau und die Unterhaltung der Straßenbahn der Straßenverkehr nicht gestört oder gefährdet werden.

Die Bauausführung und Einrichtung erfolgt auf Grund der von der Königl. Staatsregierung genehmigten Pläne, Zeichnungen und Erläuterungen nach den Anordnungen der zuständigen Behörden.

Die Zuführung des elektrischen Stromes von der Kraftstation zu den in den Straßen verkehrenden Motorwagen geschieht durch eine oberirdische Arbeitsleitung, während die Speiseleitungen unterirdisch zu legen sind. An Stellen, wo die Rücksicht auf wissenschaftliche Institute an den Bahnstrecken es erfordert, müssen nach Anordnung der Oberbehörde bezw. des Rates der Stadt besondere Vorkehrungen getroffen werden, um Störungen in der Benutzung dieser Institute nach Möglichkeit zu vermeiden. Auch ist die Konzessionärin verpflichtet, alles zu tun, um die Einwirkungen des elektrischen Stromes auf die im Straßenkörper befindlichen Beleuchtungs- und Wasserleitungsanlagen zu verhindern bezw. abzuschwächen.

Die Wagen müssen gefällig gebaut und nach den vom Rate der Stadt zu genehmigenden Zeichnungen und Mustern eingerichtet sein. Auch behält sich der Rat vor, die Einstellung von sog. Sommerwagen[1]) als Anhängewagen zu forden. Das elektrische Triebwerk jedes Motorwagens muß so stark sein, daß es bei voller Besetzung des Wagens noch einen gleichfalls besetzten Anhängewagen in den größten Steigungen der ganzen Bahnanlage ohne erhebliche Verlangsamung der Fahrgeschwindigkeit fortbewegen kann. Jeder Motorwagen ist mit den notwendigen Schaltvorrichtungen zu versehen, so daß seine Fahrgeschwindigkeit sachgemäß reguliert werden kann. Ferner muß jeder Motorwagen zwei voneinander unabhängige Bremsen haben, und zwar eine mechanische Handbremse als Gebrauchsbremse für den regelmäßigen Bedarf und eine durch Elektrizität oder Luftdruck tätig werdende Gefahrenbremse; die letztere muß bei Benutzung eines Anhängewagens durchgehend sein, d. h. nicht bloß auf den Motorwagen, sondern zugleich auch auf den Anhängewagen wirken. Außerdem ist auch jeder Anhängewagen mit einer mechanischen Handbremse zu versehen. Am Motorwagen muß jede Bremsvorrichtung für sich imstande sein, den vollbesetzten Wagen auf eine Entfernung von höchstens 10 m zum Halten zu bringen.

Ob und wie weit der Konzessionärin im Winter zur schnellen Beseitigung von Schnee oder Eis vom Straßenkörper das Salzstreuen gestattet wird, bleibt der Entschließung des Rates der Stadt vorbehalten, eventuell hat die Gesellschaft in Asphaltstraßen für jeden

---

1) D. h. an den Längsseiten offenen Wagen.

Quadratmeter Bahnkörper eine Mark jährliche Entschädigung an den Rat der Stadt zu zahlen[1]). Auf Brücken mit Eisenkonstruktion sowie auf eine Entfernung von 50 m zu beiden Seiten solcher Brücken bleibt das Salzstreuen ein für allemal ausgeschlossen[2]).

Auf Asphaltstraßen erfüllt der Rat der Stadt die Reinigungs- und Unterhaltungspflicht für die Konzessionärin gegen eine Entschädigung von jährlich 36 Pf. für die Reinigung und von 75 Pf. für die Unterhaltung des Quadratmeters Straßenkörper. Jedoch kann der Rat auch jederzeit fordern, daß die Konzessionärin die Straßen, soweit ihr das obliegt, selbst reinigt und unterhält, wie er auch die Entschädigungssätze von 5 zu 5 Jahren angemessen erhöhen bezw. ermäßigen darf.

Für die Anlage der Kraftstation gilt vor allem, daß ihre maschinelle Einrichtung zur Erzeugung der für die Durchführung des Höchstbetriebes auf allen konzessionierten Linien notwendigen elektrischen Energie reichlich genügen muß.

Ausnahmsweise darf die Große Leipziger Straßenbahn an die Gemeinde Möckern Elektrizität abgeben[3]).

Die außerhalb des Stadtgebietes liegenden Bahnstrecken sind ein integrierender Bestandteil der Großen Leipziger Straßenbahn.

Die Konzessionärin hat ihre ganze elektrische Straßenbahnanlage immer in bestem Zustand zu erhalten, so daß alle dazu gehörigen Gegenstände jederzeit den höchsten Anforderungen der Technik entsprechen; ebenso hat die Konzessionärin für gutes und den Bedürfnissen entsprechendes Wagenmaterial zu sorgen.

Über die Aufstellung der Fahrpläne, die Fahrgeschwindigkeit, die Numerierung der Wagen, die Höhe und Erhebung des Fahrgeldes, die Bezeichnung der Linien an den Wagen, die Uniformierung, die Abzeichen und Bezeichnungen der Beamten, über die Anforderungen, die in Bezug auf Unbescholtenheit und Befähigung der Beamten zu stellen sind usw., behält sich der Rat der Stadt vor, teils in Form einer besonderen Betriebsordnung, teils in Einzelerlassen oder Bekanntmachungen die jeweilig notwendigen Bestimmungen zu treffen, denen sich die Konzessionärin im voraus unterwirft.

---

1) Weil der Stoff, mit welchem das Salz denaturiert, d. i. ungenießbar gemacht wird, den Asphalt angreift.

2) Weil das Salz in Verbindung mit Wasser das Eisen zerstören würde.

3) Diese Ausnahme von dem § 1 der Bedingungen für den Bau und Betrieb elektrischer Straßenbahnen in der Stadt Leipzig — vergl. oben S. 59 — ist bei der Leipziger Elektrischen Straßenbahn auf alle außerhalb des Stadtgebietes belegenen Gemeinden ausgedehnt, solange die betreffende Gemeinde selbständig bleibt und nicht in den Stadtbezirk einverleibt wird.

Hinsichtlich der Höhe des Fahrgeldes wird schon hier Folgendes festgesetzt:

a) bis zu 5000 m Fahrtlänge, gleichviel auf einer oder zwei Linien, darf nicht mehr als 10 Pf. Fahrgeld erhoben werden;

b) für diesen Preis sind deshalb auch Umsteige- oder Übergangskarten auszugeben, die den Fahrgast berechtigen, mindestens einmal an einer von ihm zu wählenden Stelle, wo sich Linien der Konzessionärin kreuzen oder abzweigen, auf eine andere Linie überzugehen, um auf dieser die auf der ersten Linie begonnene Fahrt nach Befinden bis zur Gesamtlänge von 5000 m fortzusetzen.

Die Ausgabe von Abonnementskarten darf durch die unter a) und b) getroffenen Bestimmungen nicht beeinträchtigt werden.

Die Konzessionäre sind verpflichtet, alle in ihren elektrischen Straßenbahnbetrieben beschäftigten Beamten oder Lohnarbeiter täglich nicht länger Dienst tun zu lassen, als dies aus den diesem Vertrage als Beilage angeschlossenen Dienstordnungen hervorgeht; letztere haben als Teile des Vertrages Geltung und dürfen nur mit Genehmigung des Rates der Stadt zu Ungunsten der Bediensteten geändert werden. Und zwar ist für jede neue Strecke von der Konzessionärin eine entsprechende Dienstordnung aufzustellen, die der Genehmigung des Rates der Stadt unterliegt. Die Konzessionärin verpflichtet sich ferner, Personen, die nach Ansicht des Rates der Stadt für die ihnen im Betriebe der Konzessionärin übertragenen Dienstleistungen ungeeignet sind, auf Verlangen des Rates aus ihrem Dienste zu entlassen.

Die von der Konzessionärin für die von ihr übernommenen Verpflichtungen und Leistungen bei dem Rate der Stadt zu hinterlegende Sicherheit wird auf 200000 M. festgesetzt.

Für die Zeit, in der die Umwandlung der Leipziger Pferdebahn in eine elektrische Straßenbahn sich vollzog, galten besondere mit dem Konzessionsvertrag zugleich festgesetzte „Übergangsbestimmungen“.

Danach darf die Große Leipziger Straßenbahn den Straßenbahnverkehr auf den von der Leipziger Pferdebahngesellschaft auf sie übergegangenen Linien nur bis zu dem durch den Hauptvertrag für die Einrichtung des elektrischen Betriebes auf allen ihr bis jetzt konzessionierten Linien festgesetzten äußersten Zeitpunkte durch Pferde betreiben. Inzwischen bleiben die Vorschriften bestehen, die bisher für den Betrieb der Pferdebahn galten; das trifft auch bezüglich des bis dahin geltenden Tarifes zu. Jedoch tritt auf jeder einzelnen Linie

mit der Eröffnung des elektrischen Betriebes der im Hauptvertrage bestimmte 10 Pf.-Fahrpreis in Kraft.

Die nach den Bedingungen für den Bau und Betrieb elektrischer Straßenbahnen in Leipzig ohne Entgelt zu gewährende Anzahl von Freifahrtkarten wird vorerst auf 200 Voll- und 200 Streckenkarten für den Rat und das Polizeiamt zu Leipzig festgesetzt, jedoch mit der Maßgabe, daß die nicht auf Namen lautenden Freifahrtkarten an Sonn- und Feiertagen nur in dienstlichen Angelegenheiten benutzt werden können. Die spätere Erhöhung dieser Zahl bleibt dem pflichtmäßigen Ermessen des Rates vorbehalten. Außerdem ist die Große Leipziger Straßenbahn verpflichtet, den uniformierten Beamten des Rates und des Polizeiamtes zu Leipzig freie Fahrt auf allen Linien in der Weise zu gewähren, daß auf dem Vorderperron jedes in Betrieb befindlichen Wagens bis zu zwei Beamten der vorbezeichneten Gattung zu gleicher Zeit Platz nehmen können. Diese sind in die zulässige Anzahl von Fahrgästen für einen Wagen einzurechnen.

Die Konzessionsbedingungen der Leipziger elektrischen Straßenbahn wurden, soweit sie von denen der Großen Leipziger Straßenbahn außer den bereits hervorgehobenen Besonderheiten abwichen, durch den Nachtragsvertrag mit der Leipziger elektrischen Straßenbahn vom 5. Oktober 1896 so ergänzt bezw. abgeändert, daß nunmehr die Konzessionsbedingungen für beide Gesellschaften im wesentlichen übereinstimmen.

Kapitel VI.

Die Entwickelung der elektrischen Straßenbahnen.

Nachdem so die Rechtsverhältnisse zwischen der Stadtgemeinde und den beiden Straßenbahngesellschaften kontraktlich festgelegt waren, setzten diese mit erhöhtem Eifer die im Jahre 1895 begonnenen Arbeiten zur Ausführung der Anlagen fort. Damit war, wie oben erwähnt, seitens der Großen Leipziger Straßenbahn die „Union“ Elektrizitätsgesellschaft zu Berlin beauftragt worden, während für die Leipziger elektrische Straßenbahn die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft zu Berlin den Bau ausführte. Die Arbeiten wurden so gefördert, daß die Große Leipziger Straßenbahn am 17. April 1896 auf der Linie Gohlis—Connewitz und die Leipziger elektrische Straßenbahn am 20. Mai auf ihrer ersten Linie Berliner Bahnhof—Großzschocher den elektri-

schen Betrieb aufnehmen und beide Gesellschaften bald auch die langersehnten Anhängewagen in Dienst stellen konnten.

So bekam also Leipzig im Jahre 1896 elektrische Straßenbahnen. Dabei wurde von der Leipziger elektrischen Straßenbahn zum erstenmal auch das Zentrum der Stadt befahren. Da dies bei der Enge der Straßen nicht gefahrlos zu sein schien, so hatte man von seiten der Stadtvertretung für möglichste Sicherung des Verkehrs Fürsorge getroffen. Man hatte die für die Regelung des Bahnbetriebes erforderlichen polizeilichen Vorschriften in einer besonderen, vom Rate der Stadt und Polizeiamt gemeinschaftlich erlassenen „Betriebsordnung für die elektrischen Straßenbahnen der Stadt Leipzig" zusammengefaßt und unter dem 28. März 1896 veröffentlicht. Danach haben die in Leipzig konzessionierten elektrischen Straßenbahnen einen genügend gebildeten Oberbeamten als Betriebsleiter anzustellen, der für den ganzen Bahnbetrieb und insbesondere die Innehaltung aller polizeilichen Vorschriften verantwortlich ist. Über das ihm unterstehende Betriebspersonal hat der Betriebsleiter Listen zu führen, aus denen der vollständige Vor- und Zuname, das Alter, der Geburtsort, die Wohnung, der Tag der Annahme und Entlassung, etwa im Dienste erlittene Bestrafungen, sowie die Dienstnummer des einzelnen Beamten oder Bediensteten zu ersehen sind.

Als Kontrolleure, Schaffner und Wagenführer dürfen nur solche Personen verwendet werden, welche volljährig, unbescholten, körperlich in jeder Beziehung zum Dienste tauglich und mit den den Fahrdienst betreffenden Einrichtungen genau vertraut sind. Kontrolleure und Wagenführer müssen die erforderliche technische Ausbildung besitzen. Das Betriebspersonal hat während des Dienstes die vorgeschriebene Dienstkleidung und Dienstausrüstung, zu welcher bei Kontrolleuren, Schaffnern und Wagenführern auch eine richtig gehende Taschenuhr gehört, zu tragen. Die einzelnen Dienstobliegenheiten des Betriebspersonales sind durch eine besondere, von den Unternehmern oder dem Betriebsleiter aufzustellende, Dienstordnung zu regeln. Diese darf nichts enthalten, was mit den Bestimmungen der Betriebsordnung in Widerspruch stände, in der übrigens schon die hauptsächlichen Dienstobliegenheiten der Wagenführer, Schaffner und Kontrolleure aufgezählt sind.

Der Betrieb regelt sich nach dem Fahrplan, welcher der Genehmigung des Rates der Stadt unterliegt. Abweichungen vom Fahrplan sind nur insoweit gestattet, als zwischen den fahrplanmäßigen Fahrten ohne deren Abänderung noch andere Fahrten je nach dem Verkehrsbedüfnis eingelegt werden. Bei Aufstellung der Fahrpläne

ist den verschiedenen für die einzelnen Straßen festzusetzenden Fahrgeschwindigkeiten Rechnung zu tragen. Und zwar darf die Fahrgeschwindigkeit eine gewisse Grenze nicht übersteigen, sondern höchstenfalls innerhalb des Promenadenringes 12 km. auf dem Promenadenring und in den äußeren bebauten Stadtteilen 18 km und auf unbebauten Außenstrecken 25 km in der Stunde betragen. Für den Fall jedoch, daß ein mit Handbremse versehener Anhängewagen dem Motorwagen beigegeben wird, auf dem Promenadenring und in den äußeren bebauten Stadteilen 15 km und auf den unbebauten Außenstrecken 20 km in der Stunde[1]).

Die vom Wagenführer zu handhabende Signalglocke ist auf dem Vorderperron so anzubringen, daß sie entweder durch einen am Führerstand befindlichen Tritthebel oder durch einen mit der Bremskurbel verbundenen Handgriff zum Ertönen gebracht werden kann.

Im übrigen enthält die Betriebsordnung allerlei Vorschriften, die schon in den Bedingungen für den Betrieb elektrischer Straßenbahnen in Leipzig enthalten sind.

War durch diese Betriebsordnung ein möglichst zuverlässiger Betrieb der Bahnen gesichert, so sorgte man andererseits dafür, daß der Verkehr neben den Straßenbahnen in der inneren Stadt möglichst erleichtert wurde. Deshalb wurde der Verkehr des schweren Fuhrwerks in der inneren Stadt auf das nötigste beschränkt und die ganze innere Stadt wie die verkehrsreichsten Vorortstraßen für den Straßenhandel gesperrt.

Vor allem trug die Gewöhnung des Publikums an die verhältnismäßig große Schnelligkeit der elektrischen Fahrzeuge zur Sicherheit des Verkehrs viel bei. Allerdings kamen im Anfang einige Unglücksfälle vor, deren Wiederholung man aber durch geeignete Vorkehrungen, unter anderem auch durch Beseitigung einiger Mängel an der neuen Anlage vorzubeugen suchte. Im allgemeinen nahm man die Unbequemlichheiten, welche die Einführung dieses schnellen Transportmittels in die innere Stadt mit sich brachte, gegenüber den mit ihnen verknüpften Vorteilen willig in den Kauf. Man konnte sich ja von den Vorzügen des elektrischen Betriebes angesichts des anfänglich noch auf mehreren Linien bestehenden Pferdebahnbetriebes jederzeit durch Vergleich überzeugen. Für die alte sorglose Art des Verkehrs war

---

1) Bei den zunächst in Betrieb kommenden Wagen mit elektrischer Bremse ist nämlich das Anhängen von Wagen, welche ausschließlich mit Handbremse, nicht auch mit durchgehender Bremse versehen sind, nachgelassen.

allerdings in der inneren Stadt nun kein Raum mehr, und manche Einzelinteressen mußten den allgemeinen weichen. Mit diesem Gedanken wollte sich am wenigsten der Droschkenverein befreunden. Er hatte schon im Jahre 1894 in einer Eingabe an den Rat der Stadt behauptet, das Droschkengewerbe würde durch die Einführung der elektrischen Straßenbahn zum Ruin gebracht werden; es würden dann wohl 200 Droschken überflüssig werden. Infolgedessen müßten die Besitzer dieser Droschken entschädigt werden, und zwar hätten nach seinem Dafürhalten die Bahngesellschaften sie schadlos zu halten. Doch zeigte es sich in der Folge, daß diese schlimmen Befürchtungen der Droschkenbesitzer zum größten Teile unberechtigt waren, denn die Anzahl der Droschken verminderte sich infolge Einführung der elektrischen Straßenbahnen nicht sonderlich.

Auch mit Hausbesitzern und Geschäftsinhabern hatten die Gesellschaften Streit, weil die Straßenbahnen diesen Leuten angeblich entweder ihr Grundstück entwertete oder sie an seiner Benutzung durch Inanspruchnahme des vorliegenden Straßenstreifens behinderte. Im allgemeinen konnte jedoch von einer Entwertung der Grundstücke in der inneren Stadt durch die Straßenbahnen nicht die Rede sein, denn wenn z. B. ein Mieter wegen des durch die Straßenbahn verursachten Lärmes auszog, so zog ein anderer desto lieber ein, weil er die Annehmlichkeit, ein so bequemes Verkehrsmittel in der Nähe zu haben, höher bewertete. Und gar für die Geschäftsgrundstücke war der Anschluß an die elektrischen Straßenbahnen insofern sehr nützlich, als der Kundenkreis durch das schnelle, bequeme und billige Personenbeförderungsmittel vielfach sehr erweitert wurde.

Am meisten geriet natürlich die Leipziger Elektrische Straßenbahn in solche Differenzen, weil sie bei der Durchkreuzung der inneren Stadt mit ihren Linien mehr als die Große Leipziger Straßenbahn ziemlich schmale Straßen passieren mußte. Sie sah sich deshalb auch gezwungen, durch einige Straßen einfache Parallelstrecken zu legen, weil Doppelgleise bei der geringen Breite der betreffenden Straßen den übrigen Verkehr zu sehr behindert hätten. An einigen Stellen half sie durch Umfahrungsweichen berechtigten Beschwerden ab. Trotzdem fühlten sich Spediteure und andere Fuhrwerksbesitzer, von den Droschkenkutschern ganz zu schweigen, durch die Straßenbahn noch immer zu stark in ihrem Gewerbe beeinträchtigt und verlangten Einrichtung von noch mehr Parallelstrecken. Auch die Fahrradindustrie erblickte in der Erweiterung des Straßenbahnnetzes und der Einführung des elektrischen Betriebes eine Schädigung ihrer Interessen;

angeblich veranlaßte besonders das zu schnelle Fahren der „Elektrischen“, das auch an den Straßenkreuzungen selten gemindert werde, wegen der damit verbundenen Gefahr viele, von der Anschaffung eines Fahrrades abzusehen.

Zur Sicherung des Verkehrs an einigen besonders verkehrsreichen Kreuzungspunkten sah sich die Leipziger Elektrische Straßenbahn übrigens bald gezwungen, einige Bahnwächter aufzustellen.

Daß der Verkehr sofort mit Einführung der elektrischen Straßenbahnen ein so reger war, dazu trug nicht wenig der Umstand bei, daß die Leipziger Elektrische Straßenbahn von Anfang an den 10 Pf.-Einheitstarif anwendete und Umsteigekarten ausgab, die zur Weiterfahrt auf einer anderen, die Anfangsstrecke kreuzenden Linie ihrer Gesellschaft ohne Zuzahlung berechtigten, ein Beispiel, dem die Große Leipziger Straßenbahn am 1. Juli 1896 für ihre sämtliche Linien nachfolgte.

So konnte man für 10 Pf. nicht nur auf jeder Strecke der beiden Gesellschaften von Anfang bis zu Ende fahren, sondern an Kreuzungspunkten mit einer Linie derselben Gesellschaft auf dieser Linie die Fahrt bis an ihren Endpunkt fortsetzen, ohne daß man weiter hätte Fahrgeld zu zahlen brauchen. Natürlich tauchte im Publikum bald der Wunsch auf, daß die Fahrkarten der einen Gesellschaft auch zum Umsteigen auf eine Linie der anderen Gesellschaft berechtigen sollten. Als dieser Wunsch in einer Forderung der Stadtverordneten zum Ausdruck kam, wurde darüber mit den beiden Straßenbahngesellschaften verhandelt. Doch baten diese, unter Hinweis auf die vielen Schwierigkeiten dieser Frage, vorläufig noch von dieser Forderung abzugehen, zumal die Strecken der beiden Gesellschaften in ihrer Länge zu ungleich wären. Zudem glaubte die Große Leipziger Straßenbahn Grund zu der Befürchtung zu haben, daß dann die einstweilen noch mit Pferdekraft betriebenen Linien den Ansprüchen des Verkehrs nicht gewachsen sein würden. Wie die Dinge jetzt lagen, machte sich übrigens eine Verminderung der Einnahmen auf den noch mit tierischer Kraft betriebenen Linien geltend, da das Publikum nach Möglichkeit dem neuen schnelleren Verkehrsmittel den Vorzug gab.

Verkehrsfördernd erwies sich auch die Herstellung von Durchgangslinien, welche bei der Großen Leipziger Straßenbahn schon bestanden, auch bei der Leipziger elektrischen Straßenbahn, die es sich besonders angelegen sein ließ, diametral zueinander gelegene Vororte mit der inneren Stadt und miteinander zu verbinden. Auf den Durchgangslinien Gohlis—Volkmarsdorf und Gohlis—Stötteritz mußte schon

kurz nach ihrer Herstellung eine schnellere Wagenfolge eintreten. Ebenso mußte die Große Leipziger Straßenbahn auf der zuerst mit elektrischem Betriebe ausgestatteten Linie Gohlis—Connewitz schon nach wenigen Tagen wegen der übergroßen Frequenz statt des 5 Minutenden 4 Minutenverkehr beginnen.

Naturgemäß stellte die Bewältigung des mächtig gestiegenen Verkehrs an die Angestellten der Straßenbahnen immer höhere Anforderungen, besonders bei der schnellen Fahrt der Wagen an die Aufmerksamkeit der Wagenführer. Es ging also nicht an, die Dienstverhältnisse des Pferdebahnbetriebes unverändert im elektrischen Betrieb weiterbestehen zu lassen. Infolgedessen beschlossen die Stadtverordneten am 16. Mai 1896 einstimmig, den Rat der Stadt zu ersuchen, im Interesse der Sicherheit des Verkehrs von seinem Einfluß auf die Gestaltung der Dienstvorschriften des Personals der Großen Leipziger Straßenbahn Gebrauch zu machen in der Richtung, daß die jetzige Überanstrengung des Personals verhindert werde. Es wurde behauptet[1]), daß bis dahin Beamte der Straßenbahn teilweise bis zu 18 Stunden an einem Tage beschäftigt würden, was bei einem öffentlichen Verkehrsinstitute im Interesse der Sicherheit des Publikums um so weniger zulässig erscheine, als die neuen Betriebsmittel größere Anforderungen an die Kräfte jedes einzelnen Angestellten stellten. In den Verkehrsausschüssen der Stadtvertretung war angeregt worden, nicht nur eine Maximalarbeitszeit, sondern auch einen Mindestlohn für die Angestellten der Straßenbahnen festzusetzen. Doch wurde dem nur hinsichtlich der Maximalarbeitszeit stattgegeben. Die anderweit angeregte Beschaffung von Sitzgelegenheit für den Wagenführer wurde als vollständig unausführbar bezeichnet.

Inzwischen arbeiteten beide Gesellschaften an der Fertigstellung des elektrischen Betriebes auf sämtlichen ihnen konzessionierten Linien fleißig weiter. Bei der Großen Leipziger Straßenbahn wurde die Einführung der Elektrisierung des Betriebes am 17. April 1897, genau ein Jahr nach ihrem Beginn, vollendet. Der gute Erfolg zeigte sich auch hier darin, daß am 7. März resp. 17. April auf den Linien Anger-Crottendorf—Augustusplatz und Plagwitz—Volkmarsdorf statt des 5-Minuten- der 4-Minutenbetrieb eingeführt werden mußte. Auf den Linien mit 10-Minutenbetrieb: Eutritzsch—Bayerischer Bahnhof, Möckern—Blücherplatz, Gohlis—Kaiser Wilhelmstraße, Wiesenstraße—Schlachthof wurden beim Übergang zum elektrischen Betriebe die Inter-

1) Vergl. Protok. d. St.-V., Jahrg. 1895, S. 143.

valle zwischen den einzelnen Wagen auf $7^1/_2$ Minuten und später, als das auf den beiden erstgenannten Linien nicht mehr genügte, bei diesen auf 5 Minuten verkürzt.

Besonders starke Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der beiden Straßenbahngesellschaften wurden während der Sächsisch-Thüringischen Gewerbeausstellung im Jahre 1897 gestellt. In dieser Zeit zeigten insbesondere die Linien, welche das Ausstellungsterrain berührten, einen außerordentlich lebhaften Verkehr, der sich teilweise nur durch eine bedeutende Verdichtung des Betriebes und damit zusammenhängende Vermehrung des Personals und der Betriebsmittel erreichen ließ. Die Große Leipziger Straßenbahn hatte eigens durch die Carl Tauchnitzstraße ein besonderes Ausstellungsgleis legen lassen, das nach Beendigung der Ausstellung wieder entfernt wurde. Übrigens machte sich der Einfluß der Ausstellung auch in der Richtung geltend, daß während ihrer Dauer sich eine erhebliche Verminderung des im allgemeinen ziemlich bedeutenden Sonntagsverkehrs nach den Vororten konstatieren ließ.

Nach Schluß der Ausstellung nahm der Verkehr auf den Straßenbahnen nicht etwa ab, sondern eher noch zu, so daß die Behörde sich zu erneuten Vorschriften zum Schutze des Publikums veranlaßt sah. So mußten an besonders verkehrsreichen Punkten der Stadt neue Signalposten aufgestellt[1]), an den Motorwagen statt der Blendlaternen mit Petroleumbeleuchtung elektrische Scheinwerfer, an den Anhängewagen Schutzvorrichtungen, zwischen Motor- und Anhängewagen Schutzschranken und zwischen beiden Wagen durchgehende Bremsen angebracht werden, wodurch die bisher für die Anhängewagen erforderlichen Bremser überflüssig wurden.

Außerdem wurde auch der Leipziger Elektrischen Straßenbahn aufgegeben, die Dienststunden ihres Personals zu beschränken. Zur Erleichterung des Verkehrs trugen bei dieser Gesellschaft auch die im Jahre 1898 neben dem Hauptdepot am Berliner Bahnhof in Benutzung genommenen Nebenbahnhöfe Kleinzschocher und Stötteritz wesentlich bei, wie denn auch die Große Leipziger Straßenbahn nach und nach mehrere Depots auf den Vororten angelegt hatte.

Es stellte sich jedoch bei beiden Gesellschaften immer deutlicher heraus, daß mit den erhöhten Betriebsleistungen und den Aufwendungen dafür die Bahnbenutzung nicht gleichen Schritt hielt; es zeigte

1) Neuerdings wird an solchen Kreuzungspunkten das Herannahen eines Straßenbahnwagens durch einen an der Oberleitung angebrachten Signalapparat selbsttätig angezeigt.

sich vielmehr eine mit der Erweiterung des Bahnnetzes einhergehende Verringerung der auf das Wagenkilometer entfallenden Einnahmen, die nur bei der Leipziger Elektrischen Straßenbahn einmal, in dem wirtschaftlich besonders günstigen Jahre 1899, eine wenn auch nur geringe Steigerung erfuhren. Diese ungünstige Entwickelung in finanzieller Hinsicht trat noch mehr zu Tage infolge der wirtschaftlichen Krise, die auch in Leipzig mit aller Macht sich geltend machte. Die Ungunst der wirtschaftlichen Verhältnisse verminderte die Arbeitsgelegenheit und den Verdienst[1]), zwei Momente, die auf die Benutzung der Straßenbahn von größtem Einfluß sind. So verursachte die Krise sogar einen Stillstand der mäßigen, aber stetigen Aufwärtsbewegung der Verkehrsentwickelung, auf welche unter normalen Verhältnissen im Leben einer Großstadt mit Sicherheit zu rechnen ist. Der Leipziger Elektrischen Straßenbahn brachte das Jahr 1901 sogar einen absoluten Rückgang in der Zahl der beförderten Personen von 19,1 auf 18,9 Millionen. Allerdings war dies unerfreuliche Ergebnis zum Teil auch durch ungünstige Witterungsverhältnisse in den ersten Monaten des Jahres, in denen andauernd eine starke Kälte herrschte, veranlaßt[2]). In den Erträgnissen kam der Umschwung in der wirtschaftlichen Lage bei der Leipziger Elektrischen Straßenbahn darin zum Ausdruck, daß sie im Gegensatz zu der durchschnittlichen Dividende der Jahre 1896 bis 1899 im Jahre 1900 nur 3 Proz. und 1901 gar nur 2 Proz. auf ihr Aktienkapital von 6 250 000 M. zur Verteilung bringen konnte.

Trotz dieses relativen Mindererergebnisses setzten die beiden Gesellschaften die Erweiterung und den Ausbau ihrer Gesamtanlage fort. Im Jahre 1899 ging die Große Leipziger Straßenbahn dazu über, Motorwagen in eigener Werkstatt zu bauen, um sich von den übermäßig beschäftigten und daher bezüglich rechtzeitiger Lieferung nicht ganz verläßlichen Waggonfabriken unabhängig zu machen und eigene Konstruktionen einführen zu können. Auch erwies es sich ihr als nötig, in Probstheida, bis wohin man die Strecke Lindenau—Thonberg verlängert hatte, und in Dölitz Betriebsbahnhöfe einzurichten, bestehend

---

1) Es trat insbesondere eine Stockung im Baugewerbe und eine Verkürzung der Arbeitszeit in den Fabriken ein.

2) Im allgemeinen gleichen sich sonst die Beeinträchtigungen durch schlechte Witterungsverhältnisse in den einzelnen Jahren ziemlich aus. Für kleinere Zeiträume kann natürlich ungünstiges Wetter die Betriebserträgnisse sehr erheblich beeinflussen. So verursachte die total verregnete Pfingstwoche des Jahres 1902 der Großen Leipziger Straßenbahn allein einen Ausfall von rund 9000 M. gegenüber der gleichen Woche des Jahres 1901.

aus je einem kleinen Beamtenwohnhaus, Wagenhallen für 48 resp. 66 Wagen und den nötigen Nebenbauten.

Im Jahre 1898 wurde Lößnig-Dölitz, 1899 Leutzsch von der Leipziger Großen Straßenbahn in ihr Betriebsnetz einbezogen.

Die Leipziger Elektrische Straßenbahn konnte in den Jahren 1897 und 1898 zu Bau und Betrieb ihres Erweiterungsnetzes nur eine vorläufige Genehmigung erhalten. Bezüglich der außerhalb der Stadtgrenze belegenen Strecken der Bahn beanspruchte nämlich die Staatsregierung Anheimfall und Erwerb nach beendeter Konzessionszeit. Die langwierigen Verhandlungen hierüber, die den Bau einiger Strecken zum Schaden der davon berührten Vororte erheblich verzögerten, kamen erst im Jahre 1899 zum Abschluß, indem die Staatsregierung das Recht der Stadtgemeinde auch auf die außerhalb ihrer Grenzen liegenden Teile der Straßenbahn als einen integrierenden Bestandteil der Bahn anerkannte, so daß nunmehr der Leipziger Elektrischen Straßenbahn die endgültige Konzession für ihr Erweiterungsnetz erteilt werden konnte.

Nach dem Ausbau der hierzu gehörenden Linien hat die Leipziger Elektrische Straßenbahn wie auch die Große Leipziger Straßenbahn neuerdings keine Linien mehr gebaut, weil eben beide Gesellschaften ohnehin mit relativ abnehmenden Erträgnissen zu rechnen haben[1]).

Kapitel VII.

Die Tariffrage.

Wie wir schon gesehen, haben die Einnahmen beider Straßenbahngesellschaften mit den vermehrten Betriebsleistungen nicht gleichen Schritt gehalten, was in den von Jahr zu Jahr gesunkenen Einnahmen pro Wagenkilometer zum Ausdrucke kam[2]) und sich auch den Aktionären in dem Sinken der Erträgnisse unangenehm genug dokumentierte.

Die beiden Gesellschaften geben als Ursache dieser unerfreulichen Erscheinung an, die einzelnen Linien beider Gesellschaften hätten durch fortgesetzten Ausbau des Netzes eine derartige Ausdehnung erfahren, daß auf den so geschaffenen langen Durchgangslinien bei Beibehaltung

1) Über die inzwischen von einer besonderen Gesellschaft gebauten Außenbahnen vergl. unten S. 105.

2) Sie waren bei der Leipziger Elektrischen Straßenbahn von 29,8 Pf. im Jahre 1897 auf 25,8 Pf. im Jahre 1900 gesunken, während bei der Großen Leipziger Straßenbahn die entsprechenden Zahlen sich auf 38,6 und 30,1 Pf. stellten.

des 10 Pf.-Einheitstarifes kaum noch die erhöhten Betriebskosten gedeckt würden[1]. Denn auch die Löhne der Angestellten und die Preise der in ihrem Betriebe gebrauchten Rohmaterialien seien ganz erheblich gestiegen, und auch in bezug auf die Reinigung uud Unterhaltung des Bahnkörpers würden von Jahr zu Jahr höhere Anforderungen an die Gesellschaften gestellt.

Aus diesen Ursachen beschlossen die Gesellschaften im Jahre 1901 den 10 Pf.-Einheitstarif wieder fallen zu lassen und für eine Fahrtlänge von mehr als 5000 m den Fahrpreis auf 15 Pf. oder mehr zu erhöhen, und richteten unter dem 17. Juni und wiederholt am 28. September 1901 an den Rat der Stadt entsprechende Gesuche um Genehmigung. Sie gaben dabei der Ansicht Ausdruck, daß hierbei eine Änderung der Konzessionsverträge nicht in Frage stehe, weil der Rat der Stadt die nachgesuchte Erlaubnis entweder auf Grund der mit den Gesellschaften abgeschlossenen Verträge oder auf dem Verordnungswege als Wohlfahrtspolizei, d. h. als Verwaltungsbehörde, erteilen müsse. Dies, zumal die finanziellen Ergebnisse der Gesellschaften, in denen fast ausschließlich Leipziger Kapital investiert sei, durchaus und zwar bedeutend unter derjenigen Grenze blieben, die für die Anlage von Kapital in industriellen Unternehmungen erwartet werden dürfe.

Der Rat lehnte jedoch das Gesuch der Straßenbahnen ab. Denn nach § 17 der allgemeinen Bedingungen für den Bau und Betrieb elektrischer Straßenbahnen in Leipzig vom Jahre 1893 erfolge die Feststellung des Fahrgeldes nach billigem Ermessen unter Erwägung aller in Betracht kommenden Umstände durch den Rat als Wohlfahrtspolizei — solange nicht der 10 Pf.-Tarif eingeführt sei[2]. Die Einführung dieses 10 Pf.-Tarifes sollte, wie aus den betreffenden Verhandlungen beim Rate und dem Stadtverordnetenkollegium zweifellos hervorgehe, der Normalzustand, das von vornherein zu erstrebende Ziel sein. Dieses Ziel sei nun nicht allein durch einseitige Maßnahmen der beiden Gesellschaften, sondern durch Einführung des 10 Pf.-Einheitstarifes mit *Genehmigung des Rates*, also auf dem Wege des Vertrages, erreicht, und damit habe die Tariffrage ihre Lösung ge-

1) Allerdings können bei dem gegenwärtigen Tarif als längste Strecken vermittelst Umsteigen für 10 Pf. bei der Leipziger Elektrischen Straßenbahn die Tour Großzschocher—Neumarkt—Gohlis (Kasernen): 14 km, bei der Großen Leipziger Straßenbahn die Strecke Probstheida—Altes Theater—Dölitz: 13,2 km zurückgelegt werden.

2) Vergl. oben S. 70.

funden. Sonach könne eine anderweite Feststellung des Tarifes lediglich durch eine Vertragsänderung, nicht aber im Wege der einseitigen Rechtsverordnung erfolgen, und eine solche Vertragsänderung könne der Rat der Stadt aus eigener Machtvollkommenheit nicht vornehmen, dazu sei vielmehr die Zustimmung des Stadtverordnetenkollegiums nötig.

Lehne hiernach der Rat es ab, als Vertragsgegner die erbetene Erlaubnis zur Tarifänderung zu geben, so sei er dagegen zu weiteren Verhandlungen nach der Richtung hin bereit, daß man etwa aus Billigkeitsrücksichten den Straßenbahngesellschaften irgendwie entgegenkommen könnte.

Mit diesem Bescheide gaben sich die Straßenbahngesellschaften nicht zufrieden, sie bezweifelten es nach wie vor, daß es eine Vertragspflicht der Gesellschaften sei, den 10 Pf.-Einheitstarif beizubehalten, da eine solche Pflicht sich aus dem Wortlaute der Verträge zweifellos nicht ergebe.[1])

Weil ihm aber die Straßenbahngesellschaften in finanzieller Notlage zu sein schienen, ließ sich der Rat der Stadt in umfängliche Verhandlungen mit ihnen ein über die Frage, ob den Gesellschaften auf anderem Wege als durch Tariferhöhung geholfen werden könnte. Doch kam man auch hier zu keinem Resultate, zumal es sehr fraglich erschien, ob bei der nicht gerade glänzenden Finanzlage der Stadt die Stadtverordneten zu größeren Zugeständnissen, etwa Minderung der Abgaben oder sonstigen Lasten, ihre Zustimmung geben würden.

Die Straßenbahngesellschaften erklärten nun, nach alledem beständen zwingende Gründe zur Erhöhung des Tarifes. Der Rat der Stadt habe also wie das unverzichtbare Recht, so auch die unablehnbare Verpflichtung, als Wohlfahrtspolizeibehörde die Erhöhung des Tarifes festzustellen.

Demgegenüber stellte sich der Rat der Stadt betreffs dieser Fragen auf den Standpunkt, daß er eine gesetzlich begründete Befugnis zur Feststellung obrigkeitlicher Taxen im vorliegenden Falle nicht ohne weiteres für gegeben erachte. Er „kam jedoch in Betracht des Umstandes, daß polizeiliche Rechte nicht Gegenstand von Verträgen sein können, und daß auf solche Rechte vertragsmäßig nicht verzichtet werden könne, weiter, daß es allerdings auch im In-

1) Es handelt sich also bei diesem Streit um die Auslegung der Verträge hauptsächlich um die Entscheidung der Frage, ob in der Genehmigung des Rates zu der aus freien Stücken durch die Straßenbahngesellschaften erfolgten Einführung des 10 Pf.-Tarifes eine Abänderung des Vertragsverhältnisses zu erblicken ist oder nicht.

teresse eines bleibenden, ungestörten Verkehrs liege, eventuell wohlfahrtspolizeilich einzuschreiten, dazu, seine Verpflichtung, die nachgesuchte neue Festsetzung des Tarifes in seiner Eigenschaft als Wohlfahrtspolizeibehörde zu bewirken, anzuerkennen.“ Von dieser seiner prinzipiellen Entscheidung als Wohlfahrtspolizeibehörde setzte er die Straßenbahngesellschaften in Kenntnis und unterbreitete ihnen, zunächst ohne vorläufige Entscheidung über das Gesuch der Straßenbahnen, als Behörde einen anderen Vorschlag. Dieser ging dahin:

> „Daß der Tarif, wie er bis dahin bestanden habe, also der 10 Pf.-Einheitstarif für alle Strecken ohne Rücksichtnahme auf ihre Länge und einschließlich einmaliger Umsteigeberechtigung an allen Werk- und Wochentagen weiter fortbestehen, daß aber für Sonn- und Feiertage dieser Tarif auf 15 Pf. für jede Strecke ohne Rücksichtnahme auf die Länge und einschließlich einmaliger Umsteigeberechtigung festgestellt werden solle.
>
> Diese Vergünstigung solle den Straßenbahnen zunächst nur auf eine bestimmte Zeitdauer, und zwar für die Zeit von 5 Jahren, gewährleistet und nach dieser Zeit eine weitere Beschlußfassung über die Tariffrage vorbehalten werden.“

Die Straßenbahngesellschaften erklärten sich unter ausdrücklicher Wahrung ihrer Vertragsrechte mit diesen Vorschlägen einverstanden, obgleich mit dieser Tarifänderung ihren Finanzen nicht ganz wie wünschenswert geholfen wäre, zumal der Sonntagsverkehr bei erhöhtem Fahrpreis geringer als bis dahin sein würde. Die Stadtverordneten aber lehnten die entsprechende Ratsvorlage ab.

Nun kam es zu neuen Verhandlungen, in die auch mehrere Male die Entscheidung der Kreishauptmannschaft auf das Rechtsmittel des Rekurses hin einzugreifen hatte. Im Verlaufe der Erörterungen nahmen jetzt die Straßenbahngesellschaften für sich das Recht in Anspruch, über die Notwendigkeit von Straßenherstellungen mit zu befinden. Sie beriefen sich dabei auf § 11 der allgemeinen Bedingungen, in welchen festgesetzt war, daß die Gesellschaften den Bahnkörper nur herstellen müßten, wenn das durch den regelmäßigen Gebrauch „sich notwendig machte“. Demgegenüber betonte der Rat der Stadt nunmehr, daß er zwar seine Verpflichtung, als Wohlfahrtspolizeibehörde entscheiden zu müssen, anerkenne, daß aber vor einer endgültigen Entscheidung in der Tariffrage nochmals genau zu prüfen sei, ob eine die erbetene Tariferhöhung rechtfertigende Notlage der Gesellschaften als vorhanden anzunehmen sei. Diese Notlage vermöge er aber nun nicht ohne

weiteres mehr anzuerkennen. Denn wenn es bei Austragung dieser Angelegenheit den Gesellschaften gelinge, feststellen zu lassen, daß die Herstellung einer Straße in einem bestimmten Jahre nicht notwendig sei, eine solche vielmehr noch auf ein späteres Jahr verschoben werden könne, so würden sie Ausgaben ersparen, deren Wegfall möglicherweise — schon ohne Tariferhöhung — ihre finanzielle Lage bessern könne.

Gegen diesen Bescheid legten die Straßenbahngesellschaften bei der Kreishauptmannschaft Rekurs ein, und als dieser durch Verordnung vom 8. Mai 1903 zurückgewiesen wurde, erhoben sie auf Grund von § 26 der Verfassungsurkunde Beschwerde beim Königl. Ministerium des Innern und zugleich Anfechtungsklage beim Königl. Oberverwaltungsgericht in Dresden.

Das Oberverwaltungsgericht entschied, daß, wenn auch die Frage des Mitbestimmungsrechtes bei Straßenneubauten zu Gunsten der Straßenbahngesellschaften entschieden werden sollte, dadurch doch an ihrer Notlage nicht das Geringste geändert würde, weil dadurch eventuell höchstens ein mehr oder weniger kurzer Aufschub, aber weder eine Befreiung noch eine Ermäßigung der Beitragspflicht erreicht werde. Der Streit über diese Frage dürfe also das pflichtmäßige Ermessen des Stadtrates, von dem nach dem Wortlaut der Konzessionsurkunden die Erteilung oder Versagung der Genehmigung zur Tariferhöhung abhänge, nicht beeinflussen.

Die angefochtene Entscheidung wurde daher aufgehoben und der Rechtsstreit zur anderweitigen Entscheidung auf den eingewandten Rekurs an die Kreishauptmannschaft zurückverwiesen.

Da diese Entscheidung ebenso wie die des Königl. Ministeriums des Innern noch aussteht, so ist gegenwärtig[1]) die Angelegenheit noch in der Schwebe.

Was die Tariffrage im allgemeinen anlangt, so hängt ihre Beurteilung davon ab, ob mit der Straßenbahn ein möglichst großer Gewinn erzielt werden, oder ob die Straßenbahn in erster Linie zur Lösung sozialer Aufgaben dienen soll. In der Hand von Privatgesellschaften ist natürlich der erstere Standpunkt maßgebend. Ein größerer Geschäftsgewinn kann aber dadurch erzielt werden, daß der Preis der Einzelleistung gemindert und dadurch eine größere Absatzmenge hervorgerufen wird. Von dieser Erwägung aus führten viele

1) Januar 1904.

Straßenbahnen mit dem elektrischen Betrieb auch den 10 Pf.-Einheitstarif ein. Man hatte dabei wohl die Steigerung des Briefverkehrs im Auge, welche die Einführung des Einheitsportos im Gefolge hatte. Doch zeigte es sich, daß man, zumal genügende Erfahrungen betreffs des elektrischen Betriebes nicht vorlagen, die Betriebsausgaben vielfach unter- und die Verkehrsfrequenz überschätzt hatte. Denn es stellte sich meistens ein Rückgang des auf den Wagenkilometer entfallenden Nutzertrages heraus, wofür man hauptsächlich die große Länge einzelner Bahnstrecken verantwortlich machte, so z. B. in Leipzig, München, Düsseldorf, Berlin. Infolgedessen ist man vom Einheitstarif, für dessen Durchführung, außer der durch ihn bewirkten besseren Wagenausnutzung auch seine Einfachheit und die dadurch herbeigeführte Erleichterung der Kontrolle sprach, abgekommen bezw. sucht ihn abzuschaffen[1]).

Da sich dies Prinzip, für alle Leistungen der Straßenbahn das gleiche Entgelt zu verlangen, als pekuniär ungünstig erwiesen hatte, so kam man gern zu dem wirtschaftlichen Grundsatze zurück, mit der wachsenden Leistung auch das dafür zu entrichtende Entgelt steigen zu lassen, wie er im Sektions- oder Teilstreckentarif sich ausprägt. Dabei werden die einzelnen Linien in Teilstrecken annähernd gleicher Länge zerlegt, und es wird für jede Teilstrecke ein bestimmter Preis bezahlt und zwar meistens in der Weise, daß für die erste Teilstrecke als Grundpreis 10 Pf. berechnet, während für jede weitere Teilstrecke ein Zuschlag von 5 Pf. erhoben wird. So z. B. neuerdings in Düsseldorf. Daraus kann ein Zonentarif entstehen, wie er z. B. in Frankfurt a. M. seit dem 1. April 1901 in Kraft ist, indem für eine bestimmte Strecke 10 Pf., darüber hinaus ohne Rücksicht auf die Entfernung ein höherer Betrag erhoben wird.

Der Sektionstarif und der Zonentarif haben den Nachteil, daß verschiedenartige Fahrkarten auszugeben und die Fahrgäste stets genau zu kontrollieren sind, damit sie nicht aus Absicht oder Fahrlässigkeit länger als nur für die bezahlte Strecke den Wagen benutzen.

Kommt bei diesen Tarifen das weitere Geschäftsprinzip zur Anwendung, daß den Abnehmern eines größeren Postens entweder Preisermäßigung oder Zugabe gewährt wird, so kommt dies auch in den Fällen zum Ausdruck, in denen der Preis für mehrere Fahrten im voraus entrichtet wird. Dies kann entweder in der Weise geschehen, daß Dutzend- und Halbdutzendkarten, bei denen also die Zahl der

1) So hier in Leipzig.

Fahrten, die allerdings in bestimmter Frist zu machen sind, genau bestimmt ist, oder daß Zeitkarten ausgegeben werden, bei denen die Zahl der Fahrten ganz oder teilweise ins Belieben der Berechtigten gestellt ist. Man geht hierbei auch von der Erwägung aus, daß jede Erleichterung, welche dem Abnehmer geboten wird, ihn zur Benutzung der Fahrgelegenheit geneigter macht. Demgegenüber ist der Nutzen, welcher der Straßenbahn durch Verwertung der Vorauszahlung entsteht, nur gering anzuschlagen.

Bei diesen Zeitkarten tritt vielfach noch eine besondere Ermäßigung mit Rücksicht auf die Person des Berechtigten ein: so sind an manchen Orten die Schülerkarten und Arbeiterkarten besonders billig. Sehr oft wird auch demjenigen Passagier eine Vergünstigung gewährt, der bei der Kreuzung einer anderen Linie auf dieser seine Fahrt fortsetzt, durch Ausgabe von sog. Umsteigekarten.

Andererseits kamen früher auch Erhöhungen des Fahrpreises für gewisse Zeiten vor, z. B. für Sonn- und Feiertage. Dadurch wurde jedoch der ärmere Teil der Bevölkerung, dem nur diese Tage zu Ausflügen in der Natur zur Verfügung stehen, und der deshalb zu diesen Zeiten verhältnismäßig viel mehr die Bahn benutzt, im Vergleich zur übrigen Bevölkerung benachteiligt, so daß die erhöhten Sonntagsfahrpreise auf Betreiben der Behörden abgeschafft wurden [1]).

Eher ließe sich ein Zuschlag für die Nachtzeit an den Werktagen rechtfertigen, da für die Leute, welche in der Woche spät Abends noch die Straßenbahn benutzen, eine Fahrpreiserhöhung bei der Straßenbahn ebenso am Platze ist wie bei den Droschken.

Von vornherein muß jedoch hinter dem allen Erwerbsgesellschaften wesentlichen Streben nach möglichst hohem Reingewinn naturgemäß die Rücksichtnahme auf die Wünsche und Bedürfnisse des Publikums zurücktreten. Dagegen können, bezw. müssen sozialpolitische Rücksichten in erster Linie maßgebend sein für eine Institution, die nicht lediglich des Gelderwerbes wegen da ist, sondern dem Wohle der ganzen Bevölkerung dienen soll, für die Stadtgemeinde.

---

1) So hier in Leipzig im Jahre 1887. Dagegen ist neuerdings z. B. in München für die Sonn- und Feiertage wieder ein erhöhter, 15-Pf.-Tarif, eingeführt worden.

Kapitel VIII.

Die Frage der Kommunalisierung der Straßenbahnen.

Die vielen Nachteile, welche der privatwirtschaftliche Betrieb der Straßenbahnen mit sich brachte, nicht zum wenigsten auch die damit zusammenhängende Schwierigkeit der Verhandlungen zwischen ihnen und den Stadtvertretungen[1]), haben überall und immer dringender den Gedanken der Verstadtlichung der Straßenbahnen zur Erwägung gestellt und an manchen Orten auch zur Wirklichkeit werden lassen. Sah man doch, daß andere, für das allgemeine Wohl bestimmten Anstalten, wie Wasserleitungen. Gasanstalten und Schlachthäuser auch in städtischer Verwaltung allgemein befriedigende Resultate zeitigten[2]), während die Straßenbahnen aus der monopolartigen Benutzung öffentlicher Verkehrswege und aus der bloßen Tatsache der Vermehrung der Einwohnerzahl noch immer für den beschränkten Kreis ihrer Aktionäre oft reichlichen Gewinn zogen[3]).

Die Gegner der Verstadtlichung der Straßenbahnen, deren Urteil man übrigens teilweise als befangen ablehnen muß[4]), führen für ihren Standpunkt zum Teil die Gründe ins Feld, mit denen man früher den wirtschaftlichen Betrieben des Staates, wie Post-, Telegraphen-, Eisenbahn- und Telephonwesen einen guten Erfolg abgesprochen hat[5]). Sie bestreiten zunächst die Befähigung der Stadt zum Betriebe von Straßenbahnen.

Weil der Bau und Betrieb von Straßenbahnen großes Kapital erfordert, das zudem auf lange Dauer festgelegt werden muß, so fielen die Straßenbahnen von vornherein in den Wirkungskreis von Aktiengesellschaften, zumal es sich bei ihnen um eine nach festen Regeln vor sich gehende, Änderungen nicht oder doch nur in geringem Maße unterworfene Art des Betriebes handelt, und ein Wechsel der Konjunktur, der ein rasches persönliches Eingreifen des Unternehmers erfordert, bei ihnen selten zu befürchten ist.

Liegt solchergestalt die Leitung von Straßenbahnen naturgemäß in den Händen dritter Personen, warum sollte dann eine Gemeinde weniger geeignet sein, gute Beamte für die Straßenbahn zu finden als

1) Wofür man in Leipzig wie in Berlin klassische Beispiele hat.

2) Erwartet man solche doch sogar von Gastwirtschaften, Ratswein- oder Bierkellern in städtischer Regie trotz aller Antialkoholbewegung.

3) Vergl. Damaschke, Aufgaben der Gemeindepolitik, 5. Aufl., S. 265 f.

4) z. B. Hilse, vergl. Deichen, Die Kommunalisierung etc.. S. 463.

5) Vergl. Ad. Wagner, Das Aktiengesellschaftswesen, besonders S. 305 ff.

eine Aktiengesellschaft[1]). Bezahlen kann sie die ja ebensogut, es liegt auch an sich kein Grund vor, sie nicht auch im Dienste der Stadt an der Rentabilität des Unternehmens zu interessieren. Abgesehen davon haben die Städte, deren Straßenbahnen in den Händen von Aktiengesellschaften sich befinden, in ihrem Verwaltungskörper ohnehin für sie besondere Glieder, wie Verkehrsausschüsse, Straßenbahndeputationen, Hoch- und Tiefbauämter und mancherlei Kommissionen, die ohne allzugroße Vermehrung des Personals auch noch die Verwaltung der Straßenbahn, mit der sie ohnehin viel zu tun haben, übernehmen könnten[2]).

Kompetenzkonflikte[3]) wären höchstens da zu befürchten, wo die Verwaltung und Polizeiaufsicht nicht beide der Stadtbehörde zustehen, und werden auch da nicht so schlimm sein, da doch stets eine höhere Behörde um Entscheidung angerufen werden kann. Jedenfalls würden diese Konflikte kaum so unangenehm sein, wie die Differenzen, die zwischen Privatunternehmern und Stadtgemeinde sonst an der Tagesordnung sind.

Wenn man ferner zur Verteidigung des Privatunternehmens anführt, daß das eigenste pekuniäre Interesse an seinen Einnahmen es veranlassen müsse, berechtigten Wünschen des Publikums sich willfährig zu zeigen, so läßt man ganz außer acht, daß dem Publikum den Straßenbahnen gegenüber ein Zwangsmittel fehlt, weil diese fast immer ein Monopol des Personentransportes haben, und das Publikum ihre Dienste um jeden Preis in Anspruch nehmen muß. Man hat ja auch stets gesehen, daß bei den Straßenbahnen in den Händen von Aktiengesellschaften das öffentliche Interesse erst weit hinter dem des Kapitals in Betracht kommt. Dagegen befindet sich das Publikum dem städtischen Betriebe gegenüber einigermaßen in der Rolle des Aktionärs, weil es wenigsten mittelbar durch die Gemeindevertretung auf den Betrieb der städtischen Unternehmung Einfluß hat. Dazu hat die öffentliche Meinung gegenüber der Gemeinde eine weit größere Macht[4]) als den geheiligten Interessen des Privatkapitals gegenüber, zumal in ihren „Sprachrohren", den Zeitungen, — falls diese nicht Amtsblätter sich nennen dürfen, oder fette Annoncen oder beschränkte Parteiinteressen auf dem Spiele stehen.

---

1) Roscher-Stieda, Nationalökonomik des Handels und Gewerbfleißes, 1899, S. 493 ff.

2) Deichen a. a. O., S. 469.

3) Vergl. Hilse a. a. O., S. 493 ff.

4) Vergl. Deichen a. a. O., Bd. II, S. 487.

Falsch ist es, einen Beweis gegen den Nutzen ihrer Verstadtlichung daraus herleiten zu wollen, daß die in städtischer Regie befindlichen Straßenbahnen vielfach weniger hohe Gewinne abwerfen als solche in den Händen von Aktiengesellschaften. Denn einesteils rühren diese Mindererträgnisse daher, daß eine Stadt ihre Anstalten in erster Linie im Interesse der Allgemeinheit zu verwalten hat, sodann haben manche Städte nur neugebaute, unentwickelte Linien in eigene Regie übernommen, während die älteren, rentableren sich noch im Privatbesitze befinden[1]). Städte, welche das ganze Straßenbahnnetz in ihrem Betrieb haben, wie Königsberg, Frankfurt a. M. und Köln, können meistens auch über die finanziellen Resultate nicht klagen.

Die Gründe politischer Art, welche gegen die Verstadtlichung der Straßenbahnen angeführt werden[2]), sind wohl nicht so tragisch zu nehmen, z. B. daß „Bedienstete in den gewerblichen Unternehmungen der Gemeindeverwaltungen bei Wahlen und sonstigen Gelegenheiten sich (horribile dictu) auf Seiten der Gemeinde gegen die Regierungsgewalt stellen und so eine Verschiebung der Volksstimmung herbeiführen“, oder daß sich bei der Anstellung der Beamten Differenzen zwischen Stadt- und Staatsbehörden entwickeln könnten.

Nach allem erscheint eine Gemeinde zum Betriebe einer Straßenbahn nicht minder geeignet, als eine Aktiengesellschaft. Ob auch ebenso zum Bau einer Straßenbahn? Auch das ist zu bejahen. Denn darin sind nun genugsam Erfahrungen gesammelt, so daß auch die Gemeinde nicht teurer zu bauen braucht als Privatunternehmer. Allerdings wird sie der heimischen Industrie bei ihrer Bedarfsdeckung den Vorzug geben[3]), während eine Erwerbsgesellschaft dabei lediglich nach dem Grundsatze der Berücksichtigung niedrigster Preise verfährt.

Die Gemeinde ist nicht nur ebenso befähigt zu Bau und Betrieb von Straßenbahnen wie die Aktiengesellschaften, sondern sie hat darin vor diesen noch manche Vorzüge.

Vor allem läßt es sich schwer rechtfertigen, daß die Benutzung der öffentlichen Straßen, soweit sie für die Schienenanlage und den Transport gebraucht werden, für das private Fuhrwesen zu Gunsten einer privaten Erwerbsgesellschaft beschränkt wird. „Es liegt hier vielmehr alle Veranlassung vor, das Recht der Straße, das ehemals in den deutschen Städten ein kaiserliches Recht war, wieder zu Ehren zu bringen, und

1) So in Berlin und Breslau.

2) Hilse a. a. O., Bd. II, S. 22.

3) Vergl. Großmann a. a. O., S. 265, Anm. 1.

den Gewinn, der aus dem Betriebe solcher Verkehrsanstalten gezogen werden kann, der Gemeinde voll und ganz zuzuführen. Denn das ist ein Gewinn, den die Gesamtheit schafft, und der daher auch der Gesamtheit zu gute kommen muß"[1]).

Für die Straßen, durch welche sie fährt, hat jede Straßenbahn ein Monopol. Konkurrenz kann ihr höchstens in der Weise entstehen, daß einer anderen Gesellschaft erlaubt wird, dieselben Örtlichkeiten durch ihre Linien miteinander zu verbinden. Meistens hat ein solcher Wettbewerb aber den Nachteil, daß das gesamte Straßenbahnnetz einer Stadt dann nicht einheitlich verwaltet wird, so daß z. B. die Umsteigekarten der einen Gesellschaft nicht auch für die Linien der anderen Gültigkeit haben[2]). Zudem können mehrere Gesellschaften in einer Stadt die Nachteile der Konkurrenz dadurch ausschließen, daß sie eine Interessengemeinschaft bilden, wie das neuerdings immer mehr geschieht.

Eine private Erwerbsgesellschaft wird auch möglichst nur die Linien bauen, die voraussichtlich in nicht zu langer Zeit eine gute Rente abwerfen werden. Dagegen wird von der Stadtgemeinde ein einheitlicher Ausbau des Straßenbahnnetzes eher gewährleistet. Die Stadt als Unternehmerin kann auch weniger dicht bevölkerte Ortschaften in ihrer Umgebung an das Straßenbahnnetz anschließen, auch dadurch eine Ansiedlung erst ins Leben rufen, wo vielleicht die gesundheitlichen Verhältnisse das wünschenswert erscheinen lassen. Sie kann so zur Lösung der Wohnungsfrage viel beitragen[3]), die ja heutzutage im Grunde eine Bodenfrage ist. Natürlich müßte die Stadt dabei doch wohl anders verfahren. als das in der Gegenwart meistens der Fall ist; anstatt die städtischen Grundstücke zu hohen Preisen als Bauplätze zu veräußern, müßte sie vielmehr besonders die Ländereien in ihrer Umgebung dazu erwerben, denen sie durch Hinführen einer Straßenbahn höheren Wert verleihen würde. Das wäre ein erfreuliches Handinhandgehen, als man jetzt vielfach beobachten kann, wo nicht selten die Straßenbahngesellschaften in innigem Konnex mit Gesellschaften von Grundstücksspekulanden stehen, so daß die nicht übermäßig hohen Dividenden der Straßenbahn durch die fetten Gewinne bei der Grundstückspekulation eine jedes Aktionärherz erfreuende Ergänzung erfahren[4]). Allerdings wäre zu solch einer gesunden Boden-

1) Bücher, Die wirtsch. Aufg. d. mod. Stadtgem., S. 20.
2) Was z. B. in Leipzig der Fall ist.
3) Vergl. Deichen a. a. O., S. 489.
4) Vergl. Bücher a. a. O., S. 22.

politik auch in Leipzig dringend nötig die Revision der hier maßgebenden revidierten Städteordnung vom 24. April 1873, die im § 40 verlangt daß von den Stadtverordneten mindestens die Hälfte „mit Wohnhäusern im Gemeindebezirk ansässig“ ist. Denn es liegt doch wohl auf der Hand, daß in den Gedanken eines hausbesitzenden Stadtverordneten manchmal die schmerzlichsten Konflikte entstehen, wenn es sich darum handelt, eine Straßenbahnlinie zu bauen, durch welche sein Grundstück eine, wenn auch noch so geringe Wertveränderung erfahren könnte. Dagegen bietet § 70 desselben Gesetzes nur wenig Schutz: „Werden durch einen Beratungsgegenstand die besonderen Privatinteressen einzelner Stadtverordneten berührt, so haben sie sich der Teilnahme an der Beschlußfassung, und wenn nicht im gegebenen Falle das Gegenteil beschlossen wird, auch an der Beratung zu enthalten“; zumal wenn eine solche Vorschrift nicht gerade streng interpretiert wird [1].

---

1) Um bei Mitgliedern der Stadtvertretung sittliche Konflikte zwischen dem öffentlichen und Privatinteresse, zwischen dem Gemeinsinn und dem Egoismus von vornherein auszuschließen, wurde im Jahre 1896 mit Unterstützung von 15 Mitgliedern in der Stadtverordnetenversammlung zu Leipzig der Antrag gestellt, in das Ortsstatut folgende Bestimmungen aufzunehmen:

„1. Kein Mitglied des Rates oder des Stadtverordnetenkollegiums darf einer mit der Stadt im Vertrags- oder Konzessionsverhältnis stehenden Erwerbsgesellschaft als Aufsichts- oder Verwaltungsratsmitglied angehören.
2. Mitglieder des Rates und des Stadtverordnetenkollegiums, welche an Gesellschaften der gedachten Art als Aktionäre beteiligt sind, haben sich in Angelegenheiten, welche das geschäftliche Interesse dieser Gesellschaften berühren, der Teilnahme an der Beschlußfassung, und wenn nicht im gegebenen Falle ausdrücklich das Gegenteil beschlossen wird, auch der Beratung zu enthalten.
3. Kein Mitglied des Rates und Stadtverordnetenkollegiums darf ohne ausdrückliche Genehmigung beider Kollegien als Gewerbetreibender Lieferungen und Arbeiten für die Stadt übernehmen oder bei Submissionen auf solche den Zuschlag erhalten. Die Verhandlungen des Stadtverordnetenkollegiums haben in einem solchen Falle in öffentlicher Sitzung stattzufinden.
4. Vom Rate ist den Stadtverordneten bis zum 1. Juni jeden Jahres ein Namensverzeichnis der Aufsichts- und Verwaltungsräte der mit der Stadt in Vertrags- oder Konzessionsverhältnis stehenden Erwerbsgesellschaften vorzulegen.“

Diese Anträge wurden in der Sitzung vom 10. Juni 1896 mit erheblicher Mehrheit abgelehnt (vergl. Protok. d. St.-V., Jahrg. 1896, S. 209—213). In der Diskussion wurde übrigens hervorgehoben, daß man an vielen Orten die Notwendigkeit dessen, was hier in Rede stehe, anerkenne. So hätten in München die Mitglieder der Stadtvertretung freiwillig sich verpflichtet, von der Übernahme städtischer Arbeiten abzusehen; in Lübeck pflegten sie sich nicht zu beteiligen; in Dresden werde von einem moralischen Gebundensein gesprochen.

Gegenüber der günstigen Einwirkung auf eine gesunde Wohnungspolitik muß die Bedeutung der Straßenbahnverstadtlichung für die Finanzwirtschaft der Städte in den Hintergrund treten, obgleich sehr oft diese Kommunalisierung gerade wegen ihres günstigen Einflusses auf die finanzielle Lage der Städte gefordert wird, weil sie der Gemeinde Einnahmen verschafft, die sie sonst auf dem immerhin schmerzlichen Wege der Besteuerung aufbringen müßte. Aber die Stadt würde ja geradezu ihrem Berufe entgegenhandeln, wenn sie in ihren Unternehmungen den sozialpolitischen gegenüber dem Erwerbsstandpunkte vernachlässigen wollte. Infolgedessen sind die günstigen finanziellen Resultate, welche einige Städte durch die Kommunalisierung ihrer Straßenbahnen erzielt haben, indem sie danach eine Ermäßigung der Kommunalabgaben eintreten lassen honnten, nicht allzu hoch einzuschätzen[1]).

Uns erscheinen vielmehr die sozialpolitischen Wirkungen einer guten Straßenbahnpolitik so wichtig, daß wir es für erstrebenswert halten, bei ihr vor allem bezüglich der Außenstrecken möglichst das Prinzip der Kostendeckung zur Anwendung zu bringen und daher für die Benutzung der Straßenbahn nur eine Abgabe zu erheben, deren Betrag ungefähr zu einer Deckung der Betriebskosten hinreichen würde. Die Verwirklichung der noch weitergehenden Forderung der Unentgeltlichkeit der lokalen Personenbeförderung[2]) wird einer ferneren Zukunft vorbehalten werden müssen, in der die Finanzen der Städte glänzendere sein mögen, als sie jetzt sind.

So wie die Verhältnisse jetzt liegen, muß die Stadt, die sich oft nur mit großem Kapitalaufwand in den Besitz der Straßenbahnen zu setzen vermag, auf eine entsprechende Verzinsung des darin angelegten Kapitals bedacht sein. Doch ist nicht zu vergessen, daß damit die Befolgung sozialpolitischer Grundsätze sich sehr wohl vertragen kann.

Nicht zum wenigsten liegt die Kommunalisierung der Straßenbahnen im berechtigten Interesse ihrer Angestellten. Erwägt man, daß es allein bei der Großen Leipziger Straßenbahn am Jahresschluß 1902 1337 Angestellte gab, von denen drei Viertel auf das Fahrpersonal entfielen, so sieht man, daß es sich hierbei, wenn man die Angehörigen der Angestellten mit in Betracht zieht, um das Wohl und Wehe von Tausenden allein in einer Großstadt handelt.

---

1) Vergl. dagegen Deichen a. a. O., S. 476.

2) Vergl. Fr. Naumann, Neudeutsche Wirtschaftspolitik, S. 72.

Daß die Lage der Straßenbahnangestellten eine durchaus prekäre ist, haben die Untersuchungen des Vereins für Sozialpolitik[1]) wohl zur Genüge ergeben. Erstrecken sich zwar diese Untersuchungen nur auf einige wenige Großstädte, so kann man sich doch aus Zeitungsberichten besonders bei Gelegenheit von Ausständen des Straßenbahnpersonals und auch durch eigenen Angenschein genügend überzeugen, daß hier noch überall viel zu bessern übrig bleibt.

Überlange Arbeitszeit, niedrige Löhne, zu geringe Zahl von dienstfreien Tagen findet man bei den Straßenbahngesellschaften eigentlich allerorten. Auf diese Mißstände werfen die ab und zu ausbrechenden Streiks oft ein grelles Licht. So war das peinliche Aufsehen allgemein, als es bei Gelegenheit des letzten Straßenbahnerstreiks in Berlin in weiteren Kreisen bekannt wurde, daß die Arbeiter der Großen Straßenbahn, die im Durchschnitt der Jahre 1892—1901 jährlich ca. 13 Proz. Dividende verteilt hat, täglich bis 14 Stunden Dienst zu leisten hatten bei einem monatlichen Lohn von ca. 80 M. und bei nur 2 bis 3 freien Tagen im Monat. Da war es denn kein Wunder, wenn in der öffentlichen Meinung doch so etwas wie ein „Kampf gegen den Kapitalgewinn“[2]) sich bemerkbar machte und die allgemeine Sympathie sich den Streikenden zuwandte. Dadurch sah sich die Direktion zur Nachgiebigkeit bewogen; sie bewilligte 90 M. Monatslohn, zehnstündige Arbeitszeit für die Wagenführer, jeden achten Tag als Ruhetag und Einrichtung einer Pensionskasse.

Auch in anderen Städten, wie in Aachen, Braunschweig, Erfurt, Danzig, Halle, Hannover, Königsberg, Leipzig, Stettin konnten die Angestellten die schlimmsten Mißstände erst auf dem gewaltsamen Wege des Ausstandes beseitigen. Wie wenig sie von dem sozialpolitischen Verständnis der Straßenbahnverwaltungen in dieser Hinsicht zu erwarten haben, kann man aus dem Bericht über die sechste Hauptversammlung des Vereins Deutscher Straßenbahn- und Kleinbahnverwaltuugen zu Wiesbaden ersehen[3]), wo die Aufforderung erging, bei drohenden Ausständen Mut zu zeigen und den Grundsatz zur Geltung zu bringen: „Macht gegen Macht!“

Aber abgesehen von allen anderen sozialpolitischen Rücksichten, liegt ein öffentliches Interesse an der Verhütung überlanger Arbeitszeiten im Straßenbahnverkehr schon deshalb vor, weil dadurch die

1) Vergl. Schriften des Vereins für Sozialpolitik 1902, Bd XCIX, S. 281 ff. und passim.

2) Vergl. Hilse a. a. O., Bd. II, S. 19.

3) Im September 1900, s. Zeitschrift für Kleinbahnen, Jahrg. 1900 u. 1901.

Sicherheit des Verkehrs leidet[1]). Aus diesem Grunde haben sich viele Stadtvertretungen vertragsmäßig ein Eingreifen in den Betrieb der Straßenbahngesellschaften zwecks Sicherung des Verkehrs vorbehalten. Außerdem sind sie ja auch aus wohlfahrtspolizeilichen Gründen imstande, bessernd einzugreifen. Allein das naturgemäße Gewinnstreben einer privaten Erwerbsgesellschaft läßt diese solchen Eingriffen meistens einen zähen Widerstand entgegensetzen.

Anders, wenn die Straßenbahn sich in städtischem Besitze befindet. Da können nicht nur Arbeiterausschüsse die Wünsche der Angestellten an den leitenden Stellen anbringen, sondern die Arbeiter werden auch wohl überall Vertreter ihrer Wünsche in dem Stadtverordnetenkollegium besitzen, und das nicht nur in den Angehörigen der Arbeiterpartei. Überhaupt wird sich der ganze Betrieb in seinem inneren Gefüge mehr im Lichte der Öffentlichkeit abwickeln[2]). Die Stadt wird nicht allein der gesetzlichen Pflicht der Versicherung gegen Invalidität, Alter, Krankheit, Unfälle nachkommen, sondern die Straßenbahnangestellten durch Gewährung von Pensionsberechtigung, Hinterbliebenenversorgung, durch Unterstützung mancherlei Art, durch Bewilligung längeren Urlaubes in ihrer sozialen Lage so viel wie möglich bessern, wie es jetzt schon die Städte Breslau, Charlottenburg, Darmstadt, Dresden, Frankfurt a. M., Hamburg, Magdeburg, Stuttgart u. a. m. mit ihren städtischen Arbeitern tun[3]). In allen Fällen bedeutete der Übergang der Straßenbahnen in städtischen Besitz zugleich eine Verbesserung der Lage der Angestellten; allenthalben wurde die Dientzeit gekürzt, der Lohn und die Anzahl der freien Tage im Monat erhöht.

Was ein Gemeindebetrieb seinen Angestellten an Annehmlichkeiten gewähren kann, dafür bieten die städtischen Straßenbahnen in Frankfurt a. M. wohl das beste Beispiel. Die tägliche Arbeitszeit beträgt dort 8 Stunden und 40 Minuten, jede Mehrleistung wird besonders vergütet. Die Löhne steigen in sechs Dienststufen bis auf 135 M. den Monat, und laufen bei Urlaub bis zu sechs Tagen, bei militärischen Übungen bis zu 14 Tagen und in Krankheitsfällen sogar bis zu drei Monaten ungekürzt weiter. 75 Proz. des Jahreseinkommens wird als Pension gewährt. Beim Tode des Angestellten ist für seine Hinterbliebenen durch Witwen- und Waisengelder gesorgt. Es ist

---

1) Dieser Gesichtspunkt kam auch in Leipzig zur Geltung, vergl. Protok. d. St.-V., Jahrg. 1895, S. 142.

2) Vergl. Deichen a. a. O., S. 487.

3) Vergl. darüber Damaschke a. a. O. passim.

aber auch dafür Fürsorge getroffen, daß den Arbeitern nicht zu viel von ihrem Lohn für Wohnungsmiete verloren geht. Deshalb sind ihnen teilweise Dienst- und Mietswohnungen gegen mäßige Berechnung zur Verfügung gestellt; außerdem ist ihnen das Wohnen in den billigen Vororten erleichtert, indem den Arbeitern selbst freie Fahrt, ihren Angehörigen ein sehr billiges Abonnement gewährt worden ist. Damit die mit den weiteren Entfernungen verbundenen Unzuträglichkeiten möglichst beseitigt werden, ist noch gesorgt für unentgeltliches Mitführen des Mittagessens auf jedem beliebigen zur Arbeitsstätte fahrenden Straßenbahnwagen in besonderen den Arbeitern leihweise überlassenen Speisekörben mit eingepaßtem Geschirr. Es ist sogar auf die Nachtruhe der Familienmitglieder Rücksicht genommen, indem an solche Arbeiter, die vor 5 Uhr früh den Dienst antreten müssen, unentgeltlich Frühstück verteilt wird. Bei einer Außentemperatur von 5° Kälte wird an die Angestellten unentgeltlich warmer Kaffee abgegeben. Kohlen werden den Arbeitern zum Selbstkostenpreise überlassen usw. [1]).

Das sind alles Annehmlichkeiten, die man oft mit geringen Kosten den Angestellten bieten kann, die aber von ihnen oft dankbarer anerkannt werden als selbst eine Lohnerhöhung. Wo aber fände sich die Verwaltung einer Straßenbahnaktiengesellschaft, die solche Maßnahmen vor den auf ihre Dividende wartenden Aktionären zu vertreten sich erkühnte.

Früh schon, vor ca. 15 Jahren, dachte man in Frankfurt a. M. und in München ernstlich an die Übernahme der Straßenbahnen in städtischen Besitz. Ganz wenige Gemeinden, wie Britz, Pyrmont und Wiesloch ließen sogar schon in den ersten Jahren des Aufkommens von Straßenbahnen solche auf Gemeindekosten anlegen und betreiben. Andere Gemeinden bauten sie zwar auf eigene Rechnung, verpachteten sie aber dann wieder, wie Düsseldorf, Halle, Köpenick oder verkauften sie, wie Mariendorf, Niederschönhausen, Rixdorf [2]).

Recht in Fluß gekommen ist die Kommunalisierung erst in den letzten Jahren, nachdem die Elektrizität als Zugkraft eingeführt ist und in mancher Hinsicht eine Vereinfachung der Technik stattgefunden hat.

Übrigens führte die Entwicklung der mit den betreffenden Gesellschaften im Laufe der Jahre abgeschlossenen Verträge an sich

1) Vergl. Zeitschr. f. Kleinbahnen, Jahrg. 1902, S. 131 ff.
2) Vergl. hierzu bes. Hilse a. a. O. passim.

schon auf die Verstadtlichung der Straßenbahnen hin. Hatte man die ersten Verträge mit den Straßenbahnunternehmern meist mit äußerster Kurzsichtigkeit abgeschlossen, die allerdings bei der Neuheit der Sache einigermaßen zu entschuldigen war, so sah man sich durch die mannigfaltigen Differenzen, die sich aus der verschiedenen Auslegung der Verträge ergaben, gewitzigt, in der Folge nach Möglichkeit vor und strebte danach, der Gemeinde immer mehr Einfluß auf den Betrieb der Straßenbahn und auch Teilnahme an ihrer Rentabilität zu sichern.

So brauchte die Pferdebahngesellschaft in Leipzig nach dem ersten Vertrage vom Jahre 1871 für die Benutzung städtischen Areals nur insoweit etwas zu zahlen, als dieses für Wartehäuschen und Stationshäuser in Anspruch genommen wurde, und auch dafür nur einen Betrag in Höhe der Gewerbesteuer. Eine Beteiligung an der Rentabilität der Bahn erlangte die Stadtgemeinde erst im Jahre 1889 durch den Nachtrag zu den Konzessionsdekreten der Jahre 1871 und 1881, in der sogenannten Kilometergebühr. An deren Stelle trat bei Einführung der elektrischen Straßenbahnen die in den allgemeinen Bedingungen vom Jahre 1893 stipulierte, für die Stadt vorteilhaftere Beteiligung am Bruttogewinn der Straßenbahnen [1]).

Für die Art und Weise, in der diese Vorteile für die betreffende Stadt den Straßenbahnen meistens abgerungen werden mußten, bieten die Leipziger Verhältnisse das beste Beispiel.

Während der letzten 6 Jahren wurde in Deutschland eine ganze Anzahl von Straßenbahnen in städtische Verwaltung übernommen. In einigen Orten mittlerer Größe schritt man um so lieber dazu, als man so die Anlage eines städtischen Elektrizitätswerkes sichern konnte, indem man ihm in der Straßenbahn eine wichtige Abnehmerin stellte. So in Kottbus, Münster und Worms. Unter den größeren Städten machte mit der Kommunalisierung den Anfang Frankfurt a. M., das mit dem 1. Januar 1898 das gesamte im Stadtgebiete liegende Straßenbahnnetz in eigene Regie übernahm. Ganz oder teilweise kommunalisierten dann Barmen, Königsberg i. P., Oberhausen, Friedrichshagen. Düsseldorf, das seine Straßenbahn anfänglich verpachtet hatte, betreibt sie von 1900 an selbst. Heidelberg, Köln, Naumburg, Nürnberg ließen sich den Ankauf der Straßenbahnen eine Menge Geld kosten. Weiterhin finden wir städtische Straßenbahnen noch in Altona, Barmen, Bonn, Breslau, Darmstadt, Elberfeld, Essen, Graudenz, Halle, Karlsruhe, Mühlheim a. d. R., München, Gladbach, Rheydt, Solingen, Stolp,

1) Über die ähnliche Entwicklung in Dresden vergl. Großmann a. a. O., S. 261.

Torgau, Witten[1]). An vielen Orten sind noch Verhandlungen über die Verstadtlichung der Straßenbahnen im Gange.

Die größte und verhältnismäßig auch ertragreichste Straßenbahn, die „Große Berliner“, befindet sich noch in den Händen einer Aktiengesellschaft als warnendes Beispiel[2]). Ihre Konzession währte „nur“ bis 1919, doch wurde sie aus absonderlichen Gründen durch das Berliner Königl. Polizeipräsidium bis 1949 verlängert. Die Entrüstung darüber war angesichts des rücksichtslosen Gewinnstrebens dieser Gesellschaft allgemein derart, daß die Stadtvertretung nahezu einstimmig beschloß, in Zukunft neue Straßenbahnlinien nur auf Kosten der Stadt zu bauen und selbst zu betreiben. Ein Anfang zum städtischen Straßenbahnbetriebe wurde dadurch gemacht, daß man für $5^1/_2$ Millionen Mark Aktien der „Berliner elektrischen Straßenbahngesellschaft“ ankaufte und sich so deren zwei Linien sicherte. Einen ähnlichen praktischen Kursus über die Annehmlichkeiten des Privatbetriebes von Straßenbahnen erhielt auch Breslau mit ähnlichem Erfolg. So sehen wir denn gegenwärtig die Gegner der Straßenbahnverstadtlichung immer mehr in die Minderzahl geraten.

Der Umstand, daß eine Straßenbahn durch mehrere Gemeinden hindurchfährt, bildet kein Hindernis für ihre Kommunalisierung. Entweder nimmt die Hauptgemeinde die betreffende Straßenbahn in ihre Hand und schließt mit den Nachbargemeinden, die sie durchfährt, entsprechende Verträge ab, oder die mehreren Gemeinden schließen eigens zum Zwecke der Kommunalierung der Straßenbahnen einen Gemeindeverband, wie die Vororte Dresdens: Borsberg, Rockau, Hosterwitz, Nieder-Pagwitz, Wachwitz und Loschwitz, die sich dazu durch das Fallissement der Kummer-Werke gezwungen sahen und so den weiteren Ausbau und den Betrieb der Straßenbahnen bis nach Pillnitz übernahmen.

Alles in allem ist der Prozentsatz der städtischen Straßenbahnen in Deutschland doch nur ein geringer, im Jahre 1902: 713 von 4549 km. Es ist aber zu erwarten, daß die Verstadtlichung der Straßenbahnen ein schnelleres Tempo anschlagen wird, je mehr man in weiteren Kreisen zur Erkenntnis der wirtschaftlichen Aufgaben der modernen Stadtgemeinde kommt[3]).

---

1) Vergl. hierzu Deichen a. a. O.

2) Neuerdings sucht sie ja den Ausbau der Hochbahn zu verhindern.

3) Vergl. die auf dem ersten deutschen Städtetag zu Dresden im Jahre 1903 gehaltenen Vorträge der Oberbürgermeister Dr. Adickes und Beutler in „die sozialen Aufgaben der deutschen Städte“, S. 29 f. und 123 f.

Kapitel IX.

Statistisches zur Entwickelung der Leipziger Straßenbahnen.

Es betrug die Gleislänge sämtlicher in Betrieb befindlichen Strecken der Straßenbahnen der Stadt Leipzig:

a) bei der Großen Leipziger Straßenbahn

Jahr	Streckenlänge eingleisig m	Streckenlänge doppelgleisig m	Streckenlänge zusammen m	Proz. doppelgleisig
1875	15 550	2 000	17 550	11,39
1880	15 550	2 000	17 550	11,39
1885	6 039	22 966	29 005	79,20
1890	1 346	35 345	36 691	96,33
1895	645	38 859	39 504	98,38
1896[1])	607	39 660	40 267	98,50
1900	3 905	51 713	55 708	92,84
1902	4 033	52 522	56 555	92,88

b) bei der Leipziger elektrischen Straßenbahn:

1896	14 204	13 764	27 968	49,20
1900	19 088	33 561	52 649	63,76
1902	18 238	34 411	52 649	65,36

Die Betriebsmittel der Straßenbahnen waren

a) bei der Pferdebahn:

Jahr	Wagen	Pferde
1875	40	158
1880	48	151
1885	102	542
1890	142	865
1895	172	1013

b) bei der Großen Leipziger Straßenbahn:

Jahr	Wagen	Pferde	Motorwagen	Anhängewagen
1896	131	473	135	—
1902	—	—	275	142

c) bei der Leipziger elektrischen Straßenbahn:

1896	—	—	70	50
1902	—	—	130	50

Die Benutzung der Straßenbahnen in Leipzig zeigt folgende Tabelle:

Jahr	Einwohnerzahl	Fahrgäste	Summe der Fahrgelder in Mark	Fahrten auf den Kopf der Bevölkerung	Ausgaben dafür auf den Kopf der Bevölkerung in Mark	Einnahmen auf jeden Fahrgast in Mark
1875	127 387	2 090 294	405 648	16,4	3,18	19,45
1880	149 081	2 133 136	391 972	14,3	2,63	18,37
1885	170 340	8 472 529	1 127 376	49,1	6,62	13,30
1890[1])	357 122	16 600 566	1 825 147	46,5	5,11	10,49
1895[2])	399 969	21 242 891	2 302 877	53,1	5,76	10,84
1900	456 126	63 568 408	4 197 606	140,8	13,02	6,60

Man sieht aus dieser Zusammenstellung, wie sich die Bevölkerung Leipzigs in steigendem Maße der Straßenbahnen bedient, und wie dementsprechend die Ausgaben der Einzelnen für diese Art der Personenbeförderung wachsen, während die Kosten der einzelnen Fahrt fortgesetzt sich vermindern. Ebenso gehen auch die auf jeden zurückgelegten Kilometer entfallenden Einnahmen stetig zurück, wie sich aus der folgenden Tabelle ergibt:

a) bei der Großen Leipziger Straßenbahn:

Jahr	Zurückgelegte Kilometer	Einnahmen in Mark	Einnahmen auf jeden zurückgelegten Kilometer
1875	518 821	405 648,—	78,18
1880	598 914	391 972,—	65,44
1885	2 295 221	1 127 376,—	49,12
1890	3 861 729	1 825 147,—	47,27
1895	4 836 353	2 302 877,—	47,61
1896	5 412 378	2 527 791,35	46,7
1897	9 180 980	3 539 628,65	38,6
1898	11 632 471	3 613 301,35	31,1
1899	12 972 711	3 989 510,65	30,8
1900	13 957 412	4 197 606,75	30,1

1) Hier ist die Einverleibung mehrerer Vororte vollendet, wodurch sich auch das Zurückgehen der Relativzahlen der Fahrten und der Ausgaben dafür für den Zeitraum 1885—1890 erklärt.

2) Die im folgenden Jahre stattfindende Einführung der elektrischen Straßenbahnen bewirkt innerhalb eines Jahrfünftes die Verdreifachung der Zahl der Fahrgäste, dagegen nur eine Verdoppelung der Einnahmen, weil zugleich auch der 10 Pf.-Einheitstarif mit Umsteigeberechtigung eingeführt ist.

b) bei der Leipziger Elektrischen Straßenbahn:

1896	1 688 539	521 490,81	31,85
1897	3 587 533	1 031 131,84	29,81
1898	5 316 383	1 324 069,39	25,61
1899	6 205 913	1 563 518,01	25,82
1900	6 688 583	1 679 225,90	25,85

Nach dem Sinken der Einnahmen auf die Wagenkilometer verringern sich auch die Dividenden. Sie betrugen:

a) bei der Pferdebahn im Jahre:

1872/73	6 Proz.	1884/85	6 Proz.
74	4½ „	86	6 „
75	6 „	87	6½ „
76	5 „	88	7 „
77	4 „	89	7 „
78	4 „	90	7 „
79	3 „	91	6 „
80	2⅞ „	92	4 „
81	4½ „	93	5 „
82	5 „	94	6 „
83	6 „	95	7½ „
84	6 „		

b) bei der Gr. L. Str. c) bei der L. E. Str.

	b) Gr. L. Str.	c) L. E. Str.
1896	6 Proz.	4 Proz.
1897	8 „	4 „
1898	8 „	4 „
1899	8 „	4 „
1900	7 „	3 „
1901	5½ „	2 „
1902	5½ „	2 „

Dabei betrug das Aktienkapital der Pferdebahn 4500000 M., das der Großen Leipziger Straßenbahn im Jahre 1896 6000000 M.; es wurde aber im Jahre 1899 auf 8000000 und 1900 auf 10000000 M. erhöht, während das Aktienkapital der Leipziger Elektrischen Straßenbahn nach wie vor sich auf 6250000 M. stellt. Hierzu kommen noch an Obligationen bei der Großen Leipziger Straßenbahn im Jahre 1896 7500000 M., die sich im Jahre 1897 auf 10000000 M. erhöhen; bei der Leipziger Elektrischen Straßenbahn im Jahre 1897 3000000 M., von 1899 an 4000000 M. Außerdem sind bei beiden Gesellschaften noch weitere Kapitalien investiert.

Der Börsenkurs der Großen Leipziger Straßenbahn hatte als höchsten Stand 290, Anfang 1902 stellte er sich auf 137, Anfang 1904 auf 150,50. Der höchste Stand bei den Aktien der Leipziger Elektrischen Straßenbahn war 189, Anfang 1902 standen sie auf 67, Anfang 1904 auf 78.

Kapitel X.

Zur Lage der Angestellten bei den Leipziger Straßenbahnen.

Die Lage des bei den Straßenbahnen beschäftigten Personals ist durch die Untersuchungen des Vereins für Sozialpolitik[1]) für einige Großstädte klargestellt worden. Wir können uns bezüglich der betreffenden Verhältnisse in Leipzig im allgemeinen mit einem Hinweis auf diese zum Teil sehr ausführlichen Schilderungen begnügen, weil sie im wesentlichen auch hier zutreffen. Nur was die Hauptkategorien des Straßenbahnpersonals, die Schaffner und Wagenführer, anlangt, wollen wir noch einiges von den Leipziger Straßenbahnen hinzufügen.

Im allgemeinen hat sich die Lage der Angestellten der Straßenbahnen in Leipzig, seitdem diese mit Elektrizität betrieben werden, gebessert[2]). Als man über die Konzessionsbedingungen der elektrischen Straßenbahnen beriet, wurde im Stadtverordnetenkollegium auch die Frage berührt, inwieweit der Rat bezw. die Stadtgemeinde Einfluß habe auf die Lohn- und Arbeitsverhältnisse der Angestellten der Straßenbahnen[3]). Damals wurde wiederholt betont, daß die beiden Straßenbahnen lediglich Privatgesellschaften seien, und daß die Verhältnisse ihrer Arbeiter lediglich ein Internum der Gesellschaften sei. Von diesem Standpunkt ausgehend, beschloß man, sich um die Lohnverhältnisse überhaupt nicht zu kümmern. Nur betreffs der Arbeitszeit wurde eine Bestimmung in die Konzessionsverträge aufgenommen, die dahin lautete, daß die Arbeitszeit in der Dienstordnung festzulegen sei, und daß diese der Genehmigung des Rates zu unterliegen habe. Dazu wurde in der Betriebsordnung bezüglich der Angestellten nur festgesetzt, daß der Rat unter gewissen Umständen von den Straßenbahngesellschaften die Entlassung von Angestellten verlangen kann.

Jedenfalls war es aber ein Fehler, der Stadtgemeinde nicht das Recht vorzubehalten, auf die Arbeits- und Lohnverhältnisse bei den Straßenbahnen unmittelbar einzuwirken. Sonst wäre wahrscheinlich auch der Ausstand bei der Leipziger Elektrischen Straßenbahn verhütet worden, in welchen deren Angestellte am 27. Oktober 1899 eintraten, weil die Gesellschaft sich ihren Forderungen gegenüber vollständig ablehnend verhielt. Diese Forderungen gingen in der Hauptsache auf Lohnerhöhung, Bezahlung der Überstunden, Gewährung von 4 freien

1) Schriften d. Vereins für Sozialpolitik XCIX, 1902, S. 281 ff.

2) Vergl. oben S. 76.

3) Vergl. Protok. d. St.-V., Jahrg. 1895, S. 142 f.

Tagen im Monat und Herabsetzung der täglichen Dienststundenzahl. Die Direktion würdigte das Schreiben der Lohnkommision ihrer Angestellten keiner Antwort. Sie mochte sich auch nicht dazu verstehen, vor dem Gewerbegericht zu erscheinen, wie sie auch die Vermittelung des Oberbürgermeisters ablehnte. Der Ausstand, in den die Angestellten infolgedessen eintraten, mußte jedoch schon nach dreitägiger Dauer für beendet erklärt werden, weil die größere Hälfte der Streikenden die Arbeit wieder aufnahm. Jedoch wurden trotz des Mißlingens der Bewegung die Löhne etwas aufgebessert und auch sonst kleinere Zugeständnisse gemacht. Eine weitere Aufbesserung der Löhne fand anläßlich der Berliner Straßenbahnbewegung im Jahre 1900 statt.

Jetzt bekommen bei der Leipziger Elektrischen Straßenbahn die Schaffner einen Anfangslohn von 70 M. monatlich, der in ca. 15 Jahren auf 105 M. steigt; die Wagenführer erhalten als Anfangslohn 80 M., und steigen in denselben Zeiträumen wie die Schaffner bis zu 120 M. Dazu kommen als Trinkgelder im Durchschnitt bei den Wagenführern, besonders für Mitnehmen von Gepäckstücken auf den Vorderperron, noch jährlich ca. 60, bei den Schaffnern ungefähr 400 M., so daß im Anfang das jährliche Einkommen eines Wagenführers ca. 1020 M. bezw. 1140, das eines Schaffners ca. 1240 M. beträgt [1]).

Ähnlich, und zwar etwas besser, steht es mit den Löhnen bei der Großen Leipziger Straßenbahn [2]).

Danach können die Lohnverhältnisse der Wagenführer und Schaffner der elektrischen Straßenbahnen Leipzigs nicht gerade als schlecht bezeichnet werden [3]).

Mißlicher steht es jedoch mit den übrigen Arbeitsbedingungen, insbesondere mit der Arbeitszeit.

In dieser Beziehung sind die von dem Königl. Kommissar für die elektrische Straßenbahnen erlassenen Bestimmungen maßgebend. Danach darf die Gesamtdienstzeit der Wagenführer und Signalwärter während eines Zeitraumes von 3 Wochen 200 Stunden nicht übersteigen. Die Dienstzeit darf an einem Tage, ohne Einschiebung einer größeren Ruhepause von mindestens 2 Stunden Dauer nicht mehr als 12 Stunden betragen, bei Einschiebung einer solchen Ruhepause aber

1) Übrigens sähen es auch die besten Elemente unter den Straßenbahnangestellten lieber, wenn sie statt der Trinkgelder eine Lohnerhöhung erhielten (de facto werden diese Trinkgelder ja indirekt den Straßenbahngesellschaften gegeben).

2) Die Löhne werden bei der Großen Leipziger Straßenbahn jede Woche, bei der Leipziger Elektrischen Straßenbahn jeden Monat ausgezahlt.

3) Zumal es sich doch eigentlich um ungelernte Arbeit handelt.

auch nicht mehr als 14 Stunden. Nach Beendigung der Tagesarbeit ist eine geschlossene Ruhezeit von 8 Stunden zu gewähren. Auch ist festgesetzt worden, daß die tägliche Dienstzeit in nicht mehr als zwei Perioden abzuleisten ist.

Daß diesen Bestimmungen, die doch gewiß in sozialpolitischer Hinsicht nicht zu weit gehen, nicht immer genügt worden ist, geht schon aus folgenden Dienstplänen der Straßenbahngesellschaften hervor:

Sommerfahrplan 1896 für die Linie Eutritzsch—Bayrischer Bahnhof der Großen Leipziger Straßenbahn:

														Dauer der täglichen Gesamtdienstzeit			
1.	Tag	V.	6^{07}	bis	N.	7^{23}							=	13	Stunden	16	Minuten
2.	„	„	6^{17}	„	V.	10^{33}	u.	N.	1^{57}	bis	N.	10^{43}	=	13	„	2	„
3.	„	„	10^{47}	„	N.	10^{33}							=	11	„	46	„
4.	„	„	6^{27}	„	„	1^{43}	„	„	7^{37}	„	„	11^{35}	=	11	„	14	„
5.	„	„	6^{37}	„	„	6^{23}							=	11	„	46	„
6.	„	„	6^{47}	„	V.	11^{03}	„	„	2^{27}	„	„	11^{13}	=	13	„	2	„
7.	„	„	11^{17}	„	N.	11^{03}							=	11	„	46	„
8.	„	frei.															
9.	„	V.	6^{57}	„	„	2^{13}	„	„	6^{37}	„	„	10^{53}	=	11	„	32	„
10.	„	„	7^{07}	„	„	6^{53}							=	11	„	46	„
11.	„	„	7^{17}	„	V.	11^{23}	„	„	2^{57}	„	„	11^{25}	=	12	„	34	„
12.	„	„	11^{47}	„	N.	11^{15}							=	11	„	28	„
13.	„	„	7^{27}	„	„	2^{43}	„	„	7^{07}	„	„	11^{23}	=	11	„	32	„
14.	„	Reserve											=	6	„		
15.	„	frei.															
	u. s. w.																

Sommerfahrplan 1902 für die Linie Gohlis—Connewitz—Dölitz der Großen Leipziger Straßenbahn.

														Dauer der täglichen Gesamtdienstzeit			
1.	Tag	V.	5^{30}	bis	N.	3^{42}	u.	N.	6	bis	N.	7^{54}	=	12	Stunden	6	Minuten
2.	„	„	5^{36}	„	„	3^{48}	„	„	6^{12}	„	„	8^{06}	=	12	„	6	„
3.	„	„	5^{54}	„	„	6							=	12	„	6	„
4.	„	„	6^{06}	„	V.	11^{58}	„	„	5^{24}	„	„	11^{18}	=	11	„	46	„
5.	„	„	6^{06}	„	„	7^{54},		V.	11^{42}	„	„	1^{36}	=	11	„	48	„
							„	N.	3^{42}	„	„	11^{48}					
6.	„	„	11^{30}	„	N.	11^{41}							=	12	„	11	„
7.	„	frei.															
8.	„	V.	5^{42}	„	„	3^{54}	u.	„	6^{24}	„	„	8^{18}	=	12	„	6	„
9.	„	„	6	„	„	6^{06}							=	12	„	6	„
10.	„	„	6^{12}	„	V.	12^{03}	„	„	5^{30}	„	„	11^{26}	=	11	„	47	„
11.	„	„	6^{42}	„	„	8^{30}	„	„	12^{12}	„	„	2^{06}	=	11	„	47	„
							„	„	4^{06}	„	„	12^{11}					

Winterfahrplan 1896/97 für die Linie Berliner Bahnhof—Großzschocher der Leipziger Elektrischen Straßenbahn.

(Fahrzeit 49 Minuten, Haltezeit in Großzschocher 15 Minuten, am Berliner Bahnhof $7\frac{1}{2}$ Minuten).

													Dauer der täglichen Gesamtdienstzeit			
1.	Tag	V.	5^{15}	bis	V.	11^{07}	u.	N.	5^{07}	bis	N.	11^{02}	= 11	Stunden	47	Minuten
2.	„	„	11^{07}	„	N.	11^{09}							= 12	„	2	„
3.	„	„	5^{15}	„	„	5^{15}							= 12	„	—	„
4.	„	„	5^{22}	„	V.	11^{22}	„	„	5^{22}	„	„	11^{06}	= 11	„	44	„
5.	„	„	11^{22}	„	N.	11^{22}							= 12	„	—	„
6.	„	„	5^{30}	„	„	5^{30}							= 12	„	—	„
7.	„	„	5^{37}	„	V.	11^{37}	„	„	5^{37}	„	„	11^{30}	= 11	„	53	„
8.	„	„	11^{37}	„	N.	11^{38}							= 12	„	1	„
9.	„	frei.														
10.	„	V.	5^{45}	„	„	5^{45}							= 12	„	—	„
11.	„	„	5^{52}	„	V.	11^{52}	„	„	5^{22}	„	„	11^{45}	= 11	„	23	„
12.	„	„	11^{52}	„	N.	11^{53}							= 12	„	1	„
13.	„	„	6	„	„	6							= 12	„	—	„
14.	„	„	6^{07}	„	V.	12^{07}	„	„	6^{07}	„	„	10	= 9	„	53	„

Sommerfahrplan 1903 auf einer anderen Linie der Leipziger Elektrischen Straßenbahn.

													Dauer der täglichen Gesamtdienstzeit			
1.	Tag	Reserve von V. 5 bis N. 8														
2.	„	V.	5^{24}	bis	V.	9^{44}	u.	V.	12	bis	N.	$6^{22.5}$	= 10	Stunden	$42\frac{1}{2}$	Minuten
3.	„	„	5^{44}	„	N.	12^{15}	„	N.	$2^{22.5}$	„	„	$6^{37.5}$	= 10	„	46	„
4.	„	„	5^{54}	„	„	2^{30}	„	„	$4^{37.5}$	„	„	6^{45}	= 10	„	$43\frac{1}{2}$	„
5.	„	„	5^{28}	„	V.	9^{12}	„	„	1	„	„	9	= 11	„	44	„
6.	„	„	5^{38}	„	N.	3^{12}	„	„	$5^{07.5}$	„	„	7^{15}	= 11	„	$51\frac{1}{2}$	„
7.	„	„	5^{14}	„	„	1^{34}	„	„	8	„	„	11^{35}	= 11	„	55	„
8.	„	frei.														

u. s. w.

In Wirklichkeit werden nicht einmal diese Dienstpläne streng innegehalten, so daß das Personal noch unbezahlte Überstunden zu leisten hat. Manchmal bleiben so nur 4—5 Stunden Nachtruhe übrig. Ohnehin ist die gewöhnliche tägliche Dienstzeit in Anbetracht des Körper und Geist gleichmäßig anstrengenden Dienstes als übermäßig lang zu bezeichnen. Allgemein wird auch von dem Personal eine bessere Diensteinteilung gewünscht. Denn was soll ein Angestellter viel mit einer zweistündigen Ruhepause anfangen, wenn er von und zur Dienstantrittsstelle eine viertel bis eine halbe Stunde zu gehen hat. Noch schlimmer ist das, wenn die tägliche Dienstzeit gar in drei Teilen zu leisten ist. Ein großer Übelstand ist ferner, daß die Pausen

an den Endstationen nicht immer lang genug sind, denn es ist zu berücksichtigen, daß innerhalb dieser Pausen der Wagen gereinigt und ein eventuell mitgenommener Anhängewagen auch rangiert werden muß. Zur Verrichtung der Notdurft bleibt dann oft kaum Zeit übrig; dazu fehlt es sogar an einigen Endpunkten an Bedürfnisanstalten. Auch muß das Essen während der kurzen Haltepausen eiligst verschlungen werden. Daß dabei Magenbeschwerden und Nervenleiden auftreten, ist kein Wunder. Die dauernden Einflüsse der Witterung verursachen daneben Rheumatismus, das unausgesetzte Stehen bei den Wagenführern Beinkrankheiten und Zugluft in Verbindung mit Witterungseinwirkungen Augenleiden [1]). Die Leute sind wirklich zu bedauern.

Kapitel XI.

Schlußbetrachtungen.

Zu einer Beförderung von Leichen, Gütern, Straßenkehricht, Kloakeninhalt usw., wie eine solche von Gemeinde und Staat seit den allgemeinen Bedingungen vom Jahre 1881 immer wieder ins Auge gefaßt wurde, ist die Straßenbahn in Leipzig noch nicht in Anspruch genommen worden. Dieser Frachtverkehr würde sich vorzüglich für die Nachtzeit eignen. Dabei wäre eine Störung der nächtlichen Ruhe um so weniger zu befürchten, als man auf den einzelnen Linien nur wenige Wagen und zwar in längeren Zügen und langsamem Tempo verkehren zu lassen brauchte. Aber auch bei Tage könnte auf den Hauptlinien in bestimmten längeren Intervallen ein Gepäckwagen, vielleicht als Anhängewagen, laufen. Dadurch würde die Belästigung der Fahrgäste durch die jetzt auf den Vorderperrons mitgeschleppten, oft sehr umfangreichen Gepäckstücke vermieden werden und aller Wahrscheinlichkeit nach auf der Straßenbahn sich ein reger Gepäckverkehr entwickeln [2]).

Hat man auch den Güterverkehr auf der Straßenbahn in Leipzig noch nicht eingeführt, so hat sich hier das Straßenbahnwesen doch extensiv weiter entwickelt. Es ist nämlich in den letzten Jahren zu den beiden Leipziger Straßenbahngesellschaften noch eine Außenbahn-

---

1) Die Große Leipziger Straßenbahn hat eine eigene Betriebskrankenkasse, während die Angestellten der Leipziger Elektrischen Straßenbahn bei der Leipziger Ortskrankenkasse versichert sind.

2) Güterverkehr findet statt z. B. auf der Dampfstraßenbahn zu Naumburg und der elektrischen Straßenbahn zu Meißen.

gesellschaft hinzugekommen [1]), welche die Orte Wahren und Gautzsch mit der Stadt verbunden hat. Sie ist von der Bankfirma Becker u. Co. zu Leipzig und der Gesellschaft für elektrische Unternehmungen zu Berlin gegründet, denselben Firmen, welche die Leipziger Pferdebahn in die Große Leipziger Straßenbahn umgewandelt haben. So ist es erklärlich, daß die neue Gesellschaft mit der Großen Leipziger Straßenbahn in innigem Konnex steht. Sie bekommt von dieser die elektrische Energie geliefert und benutzt auch teilweise die Gleise dieser Gesellschaft. Die beiden Außenlinien selbst auszuführen, hatte die Große Leipziger Straßenbahn abgelehnt mit der Begründung, daß das unter den bisherigen Konzessionsbedingungen ein zu großes Risiko zu sein schiene.

Überblicken wir die Entwickelung des Personentransportgewerbes in Leipzig, so bemerken wir, wie auch darin eine Vereinheitlichung des Bedarfs [2]) eingetreten ist. Ende der 30er Jahre des vorigen Jahrhunderts gibt es da Sänften und alle die an Aussehen und an Leistungsfähigkeit ganz verschiedenen Gespanne der Lohnkutscher. Jetzt haben wir nur noch zwei Klassen von Taxameterdroschken, wobei die zu jeder Klasse gehörenden Gespanne einander ähnlich sehen wie ein Ei dem andern, sodann die ganz modernen elektrischen Straßenbahnen, in deren Wagen der Arbeiter neben dem Geheimrat für 10 Pf. stundenweit fahren kann.

Bei den Sänften diente noch die menschliche Kraft als Motor, jetzt leitet der Mensch lediglich die Triebkraft, welche bei den Droschken noch immer eine tierische, bei den Straßenbahnen dagegen schon eine elementare ist.

Daß auch bei den Droschken die Pferde durch eine elementare Triebkraft ersetzt werden, ist nur noch eine Frage der Zeit. Denn immer mehr erweitert sich der Wirkungskreis des Automobils, das aus einem rein sportlichen mehr und mehr zu einem praktischen Kulturzwecken dienenden Fahrzeug sich entwickelt. Schon sind in einigen deutschen Städten, wie Berlin, Köln und Stuttgart, Automobildroschken eingeführt [3]). Allerdings haften diesen noch mancherlei Unan-

1) Vergl. hierüber Schanz, Leipziger Außenbahnen. Leipzig 1900.

2) Vergl. Sombart, Der moderne Kapitalismus, Bd. II, S. 319 ff.

3) Vielleicht ist das Automobil noch berufen, auch den elektrischen Straßenbahnen scharfen Wettbewerb zu machen. Sind doch schon Automobilzüge zusammengestellt — vor allem von dem französischen Obersten Renard —, bei denen eine Lokomotive von 50 bis 60 Pferdekräften mehrere Waggons auf

nehmlichkeiten an, die ihre allgemeine Einführung einigermaßen erschweren. So nicht sowohl ihre Kostspieligkeit als ihr vielfach noch zu geräuschvoller Gang und die Kompliziertheit ihres Mechanismus. Doch wird von der hochentwickelten Automobilindustrie unausgesetzt und mit Erfolg[1]) an Verbesserungen gearbeitet. Auch soll Zeitungsnachrichten zufolge der berühmte amerikanische Erfinder Edison in der Lage sein, die Menschheit in nächster Zeit mit einem in jeder Hinsicht vorzüglichen Automobil zu beglücken.

Für unser Automobilzeitalter war es übrigens in mehr als einer Beziehung charakteristisch, daß im Demzember 1903 bei der Beerdigung des Barons Arthur v. Rothschild zu Paris hinter dessen Leichenwagen sein umflortes Lieblingsautomobil gefahren wurde, so wie man wohl hinter dem Sarge eines Fürsten oder Feldherrn das herrenlos gewordene Lieblingspferd einher zu führen pflegte.

Die Einführung des Automobils in das Droschkengewerbe würde aller Wahrscheinlichkeit nach bei diesem den Zwergbetrieben den Garaus machen und das Aufkommen von Großbetrieben begünstigen. Denn einmal würde die Anschaffung und Benutzung eines Automobils dem selbstfahrenden Droschkenbesitzer, wie die Verhältnisse einmal liegen, wegen der Höhe des Kaufpreises und der Empfindlichkeit des Mechanismus in den meisten Fällen unmöglich sein, andererseits würde mit der Abschaffung der Pferde auch der einzige Vorteil, den der Kleinbetrieb angeblich noch hat, die bessere Pferdepflege, in Fortfall kommen. Daß aber das Aufkommen des Großbetriebes auch für das Droschkengewerbe einen sozialen Fortschritt bedeuten würde, haben wir oben[2]) nachgewiesen, und es ist nicht mehr zweifelhaft, daß auch für die Allgemeinheit die Einführung der Automobildroschke nützlich sein würde. Ein Automobilgesetz, in dessen Beratung man bei den gesetzgebenden Faktoren schon eingetreten ist, wird dazu wesentlich beitragen, indem es insbesondere das zu schnelle Fahren verhindert. Die größere Inanspruchnahme des Straßenpflasters durch die Eisen der Pferde würde fortfallen und damit auch der Großstadtlärm etwas ver-

günstigem Terrain mit einer Geschwindigkeit bis zu 25 km in der Stunde fortzubewegen vermag, wobei die Waggons der Lokomotive in den Kurven so genau folgen als liefen sie in unsichtbaren Schienen.

1) Auf den letzten Automobilausstellungen zu Paris und Leipzig waren schon Vehikel zu sehen, die an Geräuschlosigkeit bei sicherstem Gang und genauester Lenkfähigkeit nichts zu wünschen übrig ließen.

2) S. 35.

ringert werden. „Es ist denkbar, daß das Pferd gänzlich auf den Aussterbeetat gesetzt wird“ [1]).

Wir erleben also einen Übergang vom Organischen zum Anorganischen auch bei den Personenbeförderungsmitteln. Ein Glück ist es da, daß es dadurch zugleich ermöglicht wird, den Großstadtbewohner in anderer Beziehung dem Organischen, der Natur wieder nahe zu bringen. Denn die elektrischen Straßenbahnen setzen auch weniger wohlhabende Leute in den Stand, weit vom Zentrum der Stadt in gesunderen Verhältnissen zu wohnen. Sie begünstigen damit zugleich die Citybildung in den Großstädten [2]).

Wie die Entwicklung weitergehen wird, ist nicht abzusehen. Man hat erkannt, daß die ungeheuere Menschenanhäufung in den Großstädten viele Schattenseiten hat. Andererseits wird behauptet, z. B. von dem Skandinavier Steffen, daß Städte von 100000 Einwohnern vollkommen ausreichen würden, alle Kulturbedürfnisse des modernen Menschen zu befriedigen.

Es macht sich ja auch schon ein Zug aufs Land bemerkbar [3]). So ist neuerdings 50 km nordwärts von London auf einem 1600 ha großen Gelände eine Gartenstadt begründet worden. Die Besiedlung soll auf der Grundlage des Erbbaurechtes erfolgen. Von den 6 Mill. Mark Grunderwerbskosten sind bisher 2 Millionen Mark in Anteilen von 1000 M. ausgegeben. Man rechnet auf eine Ansiedlung von etwa 5000 Personen innerhalb zweier Jahre [4]).

Auch in Berlin machen sich ähnliche Bestrebungen geltend. Anfänge zu einer Gartenstadt bestehen schon in der Nähe von Oranienburg. Diesen Bestrebungen kommen die Versuche entgegen, welche man neuerdings mit elektrischen Schnellbahnen gemacht hat. Glaubt man auch, von der Erreichung einer Schnelligkeit von 200 km in der Stunde für den gewöhnlichen Bahnbetrieb absehen zu müssen, weil

1) So Sombart a. a. O., Bd. I, S. 582. Schlecht stimmt dazu allerdings die Tatsache, daß der preußische Staat noch 1900 für ein Pferd zu Zuchtzwecken 450000 M. ausgegeben hat.

2) Die Citybildung ist auch in Leipzig zu beobachten. Es wohnten hier in der inneren Stadt in den Jahren 1871, 1875, 1880, 1885, 1890, 1895, 1900 beziehentlich 26210, 24491, 24185, 23016, 22551, 19650, 16958 Menschen, also mit jedem Jahrfünft erheblich weniger.

3) So auch bei der Industrie, denn sie wird durch die städtische Grundrente besonders stark belastet, und zwar sowohl unmittelbar durch die hohen Grund- und Bodenpreise des Fabrikterrains als auch mittelbar durch die Belastung des Arbeiterbudgets durch hohe Wohnungsmieten u. s. w.

4) Soziale Praxis vom 10. Dezember 1903.

dazu ein vollständig neuer stärkerer Unterbau nötig ist, so haben doch in letzter Zeit Versuche mit gewaltigen Dampflokomotiven auf gewöhnlichen Bahnen Deutschlands zu der Hoffnung Anlaß gegeben, schon in naher Zukunft mit der Einrichtung solcher besonders schneller Züge auf einzelnen dazu geeigneten Strecken vorgehen zu können. Diese Züge sollen 130 km in der Stunde zurücklegen. Sie würden es ermöglichen, in ca. 25 Minuten eine 50 km weit entlegene Gartenstadt zu erreichen[1]. Es ist denkbar, daß es so zur Bildung von Geschäftsstädten, umgeben von einem Kranze von kleineren Wohnstädten, kommt. Von einer Entvölkerung des flachen Landes würde bei einer richtigen Eisenbahnpolitik dann sicherlich weniger die Rede sein können. Jetzt gibt man vor allem dem Industrialismus die Schuld an dem ungesunden Zuge nach der Stadt[2], den man in Deutschland wie in England, Frankreich und anderen Ländern beobachtet. Daß dieser aber nicht die notwendige Folge des Industrialismus ist, zeigt das Beispiel Belgiens. In diesem hochentwickelten Lande merkt man nichts von einer Entvölkerung der ländlichen Bezirke. Wohl aber kann man Tag für Tag zehntausende von Arbeitern im ganzen Lande sich aus meilenweiter Entfernung her in die Städte ergießen sehen, während sie abends wieder auf das Land zurückkommen, wo sie ihr Gärtchen, auch wohl ein Stück Land haben. Aber Belgien hat auch die billigsten Eisenbahntarife in Europa, und außerdem gewährt es seinen Arbeitern darin noch Ermäßigungen, die in Preußen und Sachsen an maßgebenden Stellen ein Schütteln des Kopfes erregen würden. Der Arbeiter kann da auf seine Wochenkarte sechsmal hin und zurück unter dem Preise für eine gewöhnliche Rückfahrtkarte fahren! Für 50 km z. B. kostet die Wochenkarte eines Arbeiters 2,25 Frs., während andere Passagiere für eine einzige Rückfahrtkarte III. Klasse 3,05 Frs. zahlen.

Diese vernünftige Eisenbahnpolitik hat zur Folge gehabt, daß trotz des „Industrialismus“ in Belgien die Städte nicht zu Riesenungeheuern anschwellen, welche das ganze Land aussaugen; sie schafft eine seßhafte Arbeiterbevölkerung in weitem Bogen um die großen Städte, gibt den Landbewohnern direkte Abnehmer und, wenn Not an den Mann kommt, auch Arbeitskräfte.

1) So könnte man in weniger als einer halben Stunde von Leipzig bis Naumburg: 53 km, Zeitz: 45 km, Gößnitz hinter Altenburg: 54 km, Leisnig: 53 km, Oschatz: 53 km, Torgau: 51 km, Gräfenhainchen hinter Bitterfeld: 47 km fahren.

2) Der doch in Wirklichkeit nicht zum wenigsten auch durch die fortdauernde Aufsaugung der kleineren landwirtschaften Betriebe in die Großbetriebe und die schlechte Lage der Arbeiter bei diesen verursacht ist.

Wie mancher Arbeitslose würde nicht im Sommer aus der Großstadt täglich in die Provinz hinausfahren, oder auch zu Anfang der Woche, um draußen zu arbeiten, wenn nur die Eisenbahnfahrt nicht so teuer wäre. Denn nicht Monate hindurch will ein solcher Arbeiter auf dem Lande bleiben, er will Sonntags wenigstens bei den Seinen in der Stadt verweilen, womöglich auch einmal in der Woche, damit er sich nach seiner gewohnten Tätigkeit umsehen kann.

Wie viele Arbeiter, kleine Beamte usw. würden nicht ganz auf dem Lande wohnen wollen, meilenweit von den Großstädten entfernt? Aber dann muß es eben zweierlei in Deutschland geben: billige Eisenbahntarife und schnellere Fahrt für die Vorortzüge, die für 50 km keine 3 Stunden brauchen dürfen [1].

Viel zu prophezeien ist hier besonders mißlich [2]. Aber wie sich aus der kleinen Probebahn der Berliner Gewerbeausstellung von 1879 der elektrische Straßenbahnbetrieb, aus den Vorführungen Edisons in Paris 1881 die elektrische Glühlichtbeleuchtung, aus der Kraftbetriebsanlage der Frankfurter Ausstellung von 1891 die Elektrotechnik in einem ihrer wichtigsten Zweige entwickelt hat, so wird man in gleicher Weise den zukünftigen elektrischen Schnellbetrieb der Vollbahnen von den Berliner Schnellfahrten von 1903 herleiten.

Jedenfalls würde eine Eisenbahnpolitik in der angegebenen Richtung in Verbindung mit einer guten Entwicklung der Straßenbahnen für die Städte und damit für das ganze Land eine gesunde Zukunft zeitigen helfen.

1) Vergl. Sombart a. a. O., Bd. I, S. 618.

2) Vergl. Clemens Heiß, Wohnungsreform und Lokalverkehr, passim.

Das Dienstmannsgewerbe.

Kapitel I.

Die Entwickelung des Dienstmannsgewerbes.

Zu den Gewerben, welche sich in Leipzig wie in anderen Städten erst in neuerer Zeit differenziert haben, gehört das der Dienstmänner. Zwar gab es hier schon seit Jahren Leute, die gegen Entgelt Gegenstände oder Nachrichten für jedermann besorgten, aber als selbständigen Beruf finden wir das erst seit dem Jahre 1861. Vorher wurden die Tätigkeiten, die jetzt den Dienstmannsberuf ausmachen, von anderen Leuten neben ihrer eigentlichen Beschäftigung besorgt. So waren in früherer Zeit, als noch nicht die Kohlen so allgemein als Heizmaterial dienten, die damals so wichtigen Holzkleinmacher, welche besonders auf dem Fleischerplatze ihren Stand hatten, gegen ein Geringes gern bereit, eine Bestellung auszurichten, ein Paket fortzuschaffen, oder beim Umzug, wenn solcher mal vorkam, zu helfen. Als die Droschken immer mehr aufkamen und ihnen Konkurrenz machten, fanden die am Naschmarkt stationierten Sänftenträger, die ohnehin derartigen Nebenbeschäftigungen nachgingen, immer mehr Zeit zu Boten- und anderen vorübergehenden Diensten.

Überhaupt gab es auch in Leipzig schon immer Individuen, die keine regelmäßige Arbeit finden konnten oder zu solcher wenig Neigung hatten, sog. Eckensteher, die gern die Geschäfte eines Dienstmannes besorgten und daraus ihren Lebensunterhalt zogen.

Da aber die Stadt andauernd wuchs, zeigte sich immer mehr das Bedürfnis nach einer Organisation von Leuten, die jederzeit und an mehreren Orten sich bereit fanden, Nachrichten oder Gegenstände für das Publikum zu transportieren und so das Dienstmannsgewerbe als Hauptgewerbe zu betreiben. Als in anderen Städten, wie z. B. in Dresden, ein Dienstmannsinstitut sich bildete, schlossen sich die ver-

schiedenartigen Elemente, die bis dahin dem Publikum solche Dienste nur gelegentlich geleistet hatten, im Jahre 1861 auch in unserer Stadt zu dem „Packträger-Institut“ zusammen, und es dauerte nur wenige Wochen, so gab es daneben schon einen „Packträger- Verein“.

Sofort bei ihrem Entstehen wurden diese Institute unter behördliche Aufsicht genommen, zur Aufstellung eines Reglements für ihre Mitglieder und eines Tarifs veranlaßt und diese bestätigt.

Wollte jemand in ein Dienstmannsinstitut aufgenommen werden, so mußte er darum an den Rat der Stadt ein Gesuch richten. Wurde dem entsprochen, so hatte er auf Vorladung mit dem Institutsvorsteher an Ratsstelle zu erscheinen, dort sich zur Übernahme der Funktion als Mitglied des Instituts bereit zu erklären und nach einer gesetzlichen Verwarnung mittelst Handschlags an Eidesstatt dem Magistratsdeputierten zu geloben, daß er sich unter genauer Beachtung der Landesgesetze und Landesverfassung dem Institutsreglement und sonstigen Anordnungen seiner Vorgesetzten allenthalben gemäß verhalten und seine Funktion als Mitglied des Instituts nach bestem Wissen und Gewissen verwalten wolle. Es wurde ihm dabei auch eröffnet, daß eine solche Verpflichtung an Eidesstatt einer förmlichen, eidlichen Verpflichtung gleichkäme.

Trotz dieser mächtigen Gewissensschärfung schien es doch schon bald, 1863, geraten, Zuwiderhandlungen gegen diese Verpflichtungen mit einer Geldstrafe von 1 bis 10 Talern oder entsprechender Gefängnisstrafe zu bedrohen.

Mit dem Jahre 1863 ging die obrigkeitliche Aufsicht über das Packträgerwesen, zugleich mit der über das Droschkenwesen, vom Rate der Stadt an das Polizeiamt über. Der Rat behielt sich aber die Bestimmung der Stationsplätze vor, d. h. der Plätze, an denen bestimmte Packträger die Aufträge des Publikums zu erwarten hatten. Auch blieben die Aufsichtsbeamten des Rates angewiesen, den durch die Packträger vermittelten Verkehr mit zu überwachen.

Das Polizeiamt hielt von vornherein an dem Grundsatze fest, nur solide, unbescholtene, und namentlich wegen Eigentumsvergehens nicht vorbestrafte Personen als Packträger und Dienstmänner zuzulassen. Vor allem war dieser Grundsatz natürlich anzuwenden bei der Bestätigung der Institutsvorsteher. Man ging von der sehr richtigen Erwägung aus, dem Publikum müsse eine gewisse Garantie für die Zuverlässigkeit der Dienstmänner geboten werden, wenn das Polizeiamt die Kontrolle über sie ausübte. Denn sonst wäre es besser, es stellte die Kontrolle ganz ein, da dann das Publikum wenigstens

wüßte, daß es sich im einzelnen Falle selbst von der Solidität des Beauftragten überzeugen müsse. Damit würde aber der Hauptzweck der ganzen Packträgerinstitute illusorisch werden.

Schon 1863 waren außer den bereits erwähnten Instituten noch 3 weitere vorhanden: das Dienstmannsinstitut „Expreß", der „Arbeiterverein" und der „Dienstmannsverein". Zwecks Erleichterung der Kontrolle, wurde, da allerlei Klagen über die Dienstmänner laut wurden, auf Anregung der Kreisdirektion eine Verschmelzung der 5 Institute in 2 versucht, aber ohne Erfolg, denn die Mehrzahl behauptete, unter den bestehenden Verhältnissen ihr gutes Auskommen zu haben, und man meinte erwarten zu können, daß man sie im Besitze der einmal gewährten Rechte lasse.

Um Übervorteilungen des Publikums vorzubeugen, wurde im Jahre 1864 jedem Dienstmann zur Pflicht gemacht, stets eine Taxe bei sich zu führen und auf Verlangen vorzuzeigen, auch dem Auftraggeber unaufgefordert eine mit seiner Nummer und Angabe des bezahlten Betrages versehene Marke auszuhändigen.

Für die von den Packträgern verursachten Schäden haftete der Institutsinhaber zunächst unbeschränkt. Später wurde eine bestimmte Garantiesumme festgesetzt; so im Jahre 1868 für den Inhaber des Leipziger Packträgerinstituts der Betrag von 30 Talern. Die Institutsvorsteher konnten sich natürlich ihrerseits an dem betreffenden Dienstmann schadlos halten, — wenn bei diesem etwas zu holen war.

Unter den Dienstmannsinstituten wurde von der Behörde als das zweckmäßigste der „Expreß" anerkannt, weil er allein seinen Leuten, welche die Einnahmen an die Institutskasse abzuliefern hatten, festen Lohn zahlte und sie gehörig beaufsichtigte, während die übrigen Vereine ihre Mitglieder mehr sich selbst überließen. Da behielten nämlich die Packträger ihre Einnahmen für sich und bezahlten nur einen bestimmten Betrag für Benutzung der Geräte und einen wöchentlichen Beitrag an die Institutsinhaber resp. Vereinsvorstände. Diese waren dabei meist zufrieden, wenn sie die so eingehenden Beträge einheimsen konnten, während der „Expreß" ein Interesse an der Höhe des Verdienstes und folglich auch an dem Verhalten seiner Institutsmitglieder hatte.

Der größte Übelstand war der, daß Leute, welche aus begründeten Ursachen aus einem Institut entlassen worden waren, oft anstandslos von einem anderen aufgenommen wurden, nicht im Interesse der Zucht innerhalb der Institute und des Wohles des Publikums. Vor allem wurde auch darüber geklagt, daß nicht für jedes Institut eine dem

öffentlichen Bedürfnis entsprechende Mitgliederzahl bestimmt worden war. Um den daraus hervorgehenden Unzuträglichkeiten abzuhelfen, setzte das Polizeiamt im Jahre 1869 als Maximalziffer fest: für das Packträgerinstitut, das 180, den Packträgerverein, der 160, und das Dienstmannsinstitut, das 80 Mitglieder hatte, je 100; für den Arbeiterverein, zu dem 20, und den Dienstmannsverein, zu dem ebenfalls 20 Dienstmänner gehörten, je 50 Mitglieder. Über diese Zahl hinaus durften die einzelnen Institute keine Leute aufnehmen. Im ganzen wurden so für die damalige Einwohnerzahl von ca. 95000, 400 Dienstmänner für ausreichend erklärt, während in Wirklichkeit 460 vorhanden waren.

Einzelne Packträger, sog. „Wilde", die nicht einem Institut oder Vereine angehörten, wurden der besseren Aufsicht wegen grundsätzlich nicht zum Gewerbebetriebe zugelassen. Schlossen sich mehrere zu einem Institut zusammen, so konnte das nach dem sächsischen Gewerbegesetz vom 15. Oktober 1861 von einer behördlichen Autorisation nicht abhängig gemacht werden. Dagegen bestimmte eine spätere Verordnung vom 23. Juni 1868: „Die Ortspolizeibehörde ist berechtigt, dem von ihr verpflichteten Personal oder den Angehörigen gewisser von ihr autorisierter Institute der vorstehenden Art (d. h. Lohndiener, Fremdenführer, Ausläder, Packer usw.), das ausschließliche Recht zur Führung besonderer Namen und Abzeichen, sowie zum Tragen besonderer Kleidung beizulegen."

Noch weiter ging die Gewerbeordnung für den Norddeutschen Bund vom 21. Juni 1869. Nach § 39 dieses Gesetzes unterliegt der Regelung durch die Ortspolizeibehörde das Gewerbe derjenigen Personen, welche auf öffentlichen Straßen oder Plätzen ihren Dienst anbieten. Danach ist die Art der polizeilichen Anordnungen nicht beschränkt, sie können sich nicht nur auf die Ausübung dieser Gewerbe, sondern auch auf die Zulassung dazu durch Prüfung und Konzession erstrecken.

Ferner ist, nach § 76 der Gewerbeordnung, die Ortspolizei in Übereinstimmung mit der Gemeindebehörde befugt, für Personen, welche auf öffentlichen Straßen oder Plätzen oder in Wirtshäusern ihre Dienste anbieten, Taxen festzusetzen. Und nach § 148 No. 8 desselben Gesetzes wird zu Geldstrafe bis zu 150 M. und im Unvermögensfalle mit Haft bis zu 4 Wochen bestraft, ... wer bei dem Betriebe seines Gewerbes die von der Obrigkeit vorgeschriebenen oder genehmigten Taxen überschreitet.

Eine Verpflichtung der einzelnen Mitglieder der Institute findet seit dem Inkrafttreten der Gewerbeordnung nicht mehr statt; die Vorstände haben lediglich noch die Pflicht, jeden von ihnen angenommenen Packträger dem Polizeiamt anzumelden, worauf die Eintragung seines Namens in das daselbst geführte Register erfolgt. Im übrigen haben die Vorstände für Ordnung in ihren Instituten zu sorgen. Das Verhältnis zwischen den Vorstehern resp. Inhabern des Institutes zu den Mitgliedern ist dabei ein rein privatrechtliches. Eine Kündigungsfrist bei eventueller Entlassung oder sonstigem Ausscheiden ist in den Statuten der einzelnen Institute verschieden vorgesehen, zum Teil kann von beiden Seiten das Verhältnis nach Belieben gelöst werden. Die Statuten, welche dieses überhaupt regeln, sind ebenso wie die Instruktionen, nach denen die Mitglieder zu handeln haben, und die Taxe von den Vorstehern resp. von den Mitgliedern aufgestellt und beschlossen und von dem Polizeiamt geregelt und bestätigt worden.

Einheitliche Vorschriften in dieser Richtung, insbesondere gleichmäßige Taxen, bestehen nicht unter sämtlichen Instituten.

So bleibt es zunächst auch in den Jahren nach Inkrafttreten der Gewerbeordnung. Inzwischen war 1869 noch ein sechstes Institut, die „Handarbeiter-Genossenschaft" unter Mitwirkung des bekannten Sozialistenführers Liebknecht ins Leben getreten.

Daß diese Vielgestaltigkeit des Dienstmannswesens aber auf die Dauer nicht befriedigen konnte, stellte sich je länger je deutlicher heraus. Es mehrten sich auch die Klagen der Institutsvorsteher darüber, daß die Dienstmänner immer mehr unbotmäßig würden und daß sie selbst in der Aufrechterhaltung der Disziplin von der Polizeibehörde nicht genügend unterstützt würden. Darauf wurde allerdings vom Polizeiamt entgegnet, die Institutsvorstände seien selbst schuld an der Unordnung in ihren Instituten. Sie gingen nicht energisch genug gegen Übergriffe der Dienstmänner vor, damit sie mit ihnen, von denen sie ja eine Abgabe bezögen, nicht in Differenzen gerieten und so etwa ihr Einkommen geschmälert sähen. Sie kümmerten sich zu wenig selbst um ihre Packträger und suchten das ganze onus des Einschreitens möglichst der Polizei zuzuschieben. Das Polizeiamt mußte aber doch schließlich einsehen, daß bei diesen Zuständen, da die Reglements und Instruktionen der einzelnen Institute zum Teil von ganz verschiedenen Gesichtspunkten ausgingen, und sogar die Taxen nicht bei allen gleich waren, es unmöglich war, über die einzelnen Institute und deren Mitglieder eine wirksame Kontrolle auszuüben, das Publikum vor Übervorteilungen zu schützen und ungeeignete

Elemente von der Ausübung der Dienstmannsfunktion, die in jedem Falle doch eine gewisse Vertrauensstellung involviert, auszuschließen. Es erschien vielmehr dringend notwendig, durch ein Regulativ das Dienstmannswesen auf Grund der Bestimmungen in §§ 37 und 76 der Gewerbeordnung zu organisieren und der direkten Aufsicht der Behörde zu unterstellen, wie das bereits in fast allen größeren Städten geschehen war.

Bei der Ausarbeitung eines Regulativs ging die Polizeibehörde davon aus, daß dieses keineswegs die Reglements der einzelnen Institute überflüssig machen, sondern daß es in erster Linie nur dazu bestimmt sein solle, diejenigen Normen festzusetzen, auf Grund deren die obrigkeitliche Aufsicht und Kontrolle zu geschehen habe. Die Regelung der privatrechtlichen Verhältnisse zwischen Institutsvorsteher und Mitgliedern usw. müsse nach wie vor derartigen Reglements vorbehalten bleiben, so daß diese gewissermaßen das Regulativ ergänzten.

Gleichzeitig hielt man es für angemessen, nach dem Vorgange anderer großer Städte dem Regulativ einen Normaltarif anzufügen, dessen Ansätze dann einzutreten haben, wenn für einzelne Institute ein besonderer Tarif nicht aufgestellt werden sollte, oder aber, wenn einzelne Individuen, ohne einem einzelnen Institute anzugehören, das Dienstmannsgewerbe ausüben wollten. Man benutzte dazu in der Hauptsache den im Jahre 1880 vom „Leipziger Packträgerverein“ und dem „Dienstmannverein“ mit polizeilicher Genehmigung aufgestellten Tarif, welcher bis dahin als am meisten zweckentsprechend sich erwiesen hatte und vor kurzem auch von den übrigen Dienstmannsinstituten angenommen worden war.

Der so hergestellte Entwurf eines Regulativs wurde von Rat und Stadtverordneten mit geringen Änderungen angenommen, und das Regulativ konnte am 1. Juni 1884 in Kraft treten. Im selben Jahre wurden auch die Standorte der einzelnen Dienstmänner genau geregelt. Zu dem Zwecke ließ das Polizeiamt nach Prüfung der von den Institutsvorstehern eingereichten Verzeichnisse der Packträgerstationsplätze eine Zusammenstellung sämtlicher Stationen mit Angabe der auf einer jeden antretenden Packträger anfertigen und in einigen Exemplaren an die Institutsvorsteher verteilen.

Zu gleicher Zeit wurde auch der Bahnhofsdienst neu geordnet. Bisher waren oft Streitigkeiten zwischen den einzelnen Instituten in Beziehung der Bahnhöfe vorgekommen. Selbst eingreifen konnte hier die Polizei nicht, da ihr die Zuständigkeit über den Rayon der ver-

schiedenen Bahnhöfe mangelte. Sie überließ daher die Regelung dieser nicht unwichtigen Angelegenheit den einzelnen Instituten und ließ sich danach eine Übersicht der Vereinbarung einreichen. Diese war dahin getroffen, daß die einzelnen Institute nach einer bestimmten Ordnung die verschiedenen Bahnhöfe abwechselnd zu beziehen hätten. Späterhin erließ auf Ersuchen des Polizeiamts die Königl. Bahnhofsinspektion eine Bekanntmachung, nach welcher den Dienstmännern das Betreten des Bahnhofsrayons nur in Ausübung ihres Gewerbes, im Auftrage des Publikums gestattet ist und sie ihn sofort nach Ausführung des Auftrages wieder verlassen müssen. Auch das Tabakrauchen ist ihnen dort bei Strafe verboten.

Im Regulativ vom 30. April 1884 war unter anderem vorgeschrieben, daß auf der Garantiemarke, welche die Dienstmänner dem Publikum auf Erfordern zu überreichen hatten, die einzelnen Wertsätze, welche den tarifmäßigen Forderungen für die erhaltenen Aufträge entsprechen, aufgedruckt sein sollten. Diese Bestimmung wurde durch Bekanntmachung vom 19. Januar 1888 dahin abgeändert, daß künftighin diese Marken nur mit dem Vermerk M. — Pf. — versehen und in jedem einzelnen Falle durch den Dienstmann mit dem für die übernommene Leistung taxmäßig bestimmten Preise ausgefüllt werden sollten, wie es früher gewesen war.

Als die Einverleibung der Vororte begann, wurde bestimmt, daß das Regulativ von 1884 auch für sie ohne weiteres Geltung haben sollte.

Im übrigen hat sich in den Vorschriften für das Dienstmannswesen bis heute nichts Wesentliches geändert.

Kapitel II.

Die Organisation der gegenwärtig bestehenden Dienstmannsinstitute.

Es bestehen in Leipzig zur Zeit drei Vereinigungen von Dienstmännern. Sie werden repräsentiert durch je einen Vorstand oder Inhaber, welcher der Polizei 1500 M. Kaution zu stellen hat.

1. Das „Dienstmannsinstitut“ hat den früheren Dienstmannverein und den Packträgerverein in sich aufgenommen. Es darf deshalb bis zu 300 Mitglieder haben, zählt deren gegenwärtig aber nur 149.

Das Institut gehört einem Unternehmer, der auch Eigentümer aller Utensilien und Gerätschaften ist. Die einzelnen Dienstmänner

werden von ihm angestellt. Sie müssen bei ihrer Aufnahme 3 M. Kaution stellen und haben an den Inhaber des Instituts jede Woche 25 Pf., sowie 5 Pf. jedesmal bei Entnahme von 25 Stück Garantiemarken zu zahlen. Wenn die Mitglieder nicht eigene Wagen haben, so können sie gegen eine vom Inhaber bestimmte Leihgebühr Wagen von ihm zeitweilig erhalten.

Die Gegenleistung des Institutsinhabers besteht in der Verwaltung und Repräsentation des Instituts, in der Bereithaltung der Wagen und eventuell Schadenersatzleistung dem geschädigten Auftraggeber gegenüber, jedoch nur bis in Höhe von 100 M. Auch die Kontrolle übt der Institutsinhaber aus. Zu dem Zwecke ist ihm eine Strafgewalt gegenüber seinen Angestellten vorbehalten. So hat jeder von diesen, der im Dienst auf der Station nicht ein angemessenes Äußere oder Betragen an den Tag legt, im Institutskontor 1 M., im Wiederholungsfalle 3 M. Strafe zu zahlen. Außerdem kann in besonderen Fällen Bahnhofsverweis von 1 bis 6 Wochen erteilt werden, so daß während dieser Zeit der betreffende Dienstmann keinen Bahnhof, um sich Arbeit zu suchen, betreten darf.

2. Die „Dienstmanngenossenschaft" ist eine Genossenschaft mit beschränkter Haftung und hat nach dem Gesetze vom 15. Juni 1868 die Rechte einer juristischen Person. Sie darf 100 Genossen haben, hat aber zur Zeit nur 65.

Sie will ihren Mitgliedern die Möglichkeit zu Arbeit und Verdienst verschaffen. Zu dem Zwecke setzt sie die ihr angehörenden Dienstmänner durch Gewährung von Gerätschaften usw. in den Stand, ihnen erteilte Aufträge auszuführen, und vermittelt den Verkehr zwischen ihnen und dem Publikum, indem sie diesem Garantie für etwaige Schäden leistet.

Jeder in die Genossenschaft Aufgenommene hat einen Garantieanteil in Höhe von 15 M. zu übernehmen, die er eventuell in Raten bezahlen kann, und außerdem wöchentlich eine Steuer von 20 Pf. zu entrichten.

Die Genossenschaft leistet für Schäden, wenn solche bei den von ihren Mitgliedern übernommenen Arbeiten vorkommen, eventuell bis 150 M. Garantie. Jedes Mitglied haftet für die Verbindlichkeiten der Gesellschaft mit dem von ihm einzuzahlenden Garantieanteil von 15 M. Diese Haftung bleibt auch noch 14 Tage nach dem Austritte aus der Genossenschaft bestehen, der übrigens freiwillig nur nach 14 tägiger Kündigung geschehen kann.

Die Organe der Genossenschaft sind:

a) die Generalversammlung,
b) der Aufsichtsrat,
c) der Vorstand.

Von diesen hat die Generalversammlung der Mitglieder die größte Machtbefugnis; insbesondere werden in ihr die Wahlen des Aufsichtsrates und des Vorstandes vorgenommen. Außerdem hat sie vor allem Entscheidungen über die Jahresrechnungen, Statuten und eventuell Auflösung der Gesellschaft zu treffen.

Eine ordentliche Generalversammlung findet jedes Jahr einmal statt, außerdem können unter Umständen auch außerordentliche Generalversammlungen auf Veranlassung des Aufsichtsrates, des Vorstandes oder auf Antrag von 20 Proz. sämtlicher Mitglieder unter Angabe der Tagesordnung einberufen werden.

Der Aufsichtsrat ist aus sechs Personen zusammengesetzt und hat vor allem die Geschäftsführung des Vorstandes zu kontrollieren.

Der Vorstand besteht aus einer Person. Er hat die Genossenschaft den Behörden und dem Publikum gegenüber zu vertreten und leitet oder besorgt die laufenden Geschäfte der Genossenschaft nach einer mit dem Aufsichtsrate vereinbarten Geschäftsordnung. Dafür bekommt er einen festen von der Generalversammlung bestimmten jährlichen Gehalt. Für besondere Arbeiten bestimmt der Aufsichtsrat die etwa zu gewährende Vergütung.

Jeden Monat findet eine Versammlung der Mitglieder statt, in der ihnen der Monatsabschluß und sonst wichtige Angelegenheiten mitgeteilt werden. Alljährlich wird ein Geschäftsbericht und eine Jahresrechnung aufgestellt.

Aufsichtsrat, Vorstand wie Generalversammlung haben jedes das Recht, ein Mitglied unter gewissen im Statut bezeichneten Umständen aus der Genossenschaft auszuschließen. Jedoch bleibt es dem Aufsichtsrat für gewisse Fälle überlassen, eine mehrmalige Vermahnung vorhergehen zu lassen.

Der Reingewinn der Genossenschaft wird alljährlich ermittelt und unter die Mitglieder, welche sich fünf Jahre bei der Genossenschaft befinden, als Dividende verteilt.

3. Der „Dienstmannverein" hat im allgemeinen dieselben Zwecke und Einrichtungen wie die Dienstmannsgenossenschaft. Er hat ein Kontingent von 150 Mann, von denen aber gegenwärtig nur 48 vorhanden sind.

Mitglied kann hier nur ein einwandfreier Mann, der über 25 Jahre alt ist, werden. Bei der Aufnahme sind 1 M. Eintrittsgeld und 5 M. persönliche Kaution, als Monatsbeitrag 60 Pf. zu zahlen. Außerdem kosten die beim Vorsteher zu entnehmenden Garantiemarken per 100 Stück 20 Pf.

Von diesen Beiträgen werden die Vorstehergebühr, die Vereinsausgaben und die etwaigen Schadenersatzansprüche gedeckt. Und zwar leistet der Verein für Schaden, der durch Veruntreung, Unterschlagung oder Ungeschicklichkeit eines Dienstmannes angerichtet ist, Ersatz in Höhe bis zu 100 M. Diesen bezahlt die Vereinskasse. Der Verein behält sich dabei einen Rückgriffsanspruch gegen den Urheber des Schadens vor. Für außergewöhnliche Schadenersatzfälle hält der Verein einen Reservefonds von 500 M.

Sind etwaige Schadenersatzansprüche durch die Vereinskasse, den Reservefonds und durch die Kaution nicht mehr gedeckt, so treten die Mitglieder mit solidarischer Haftpflicht ein. Neben dem Vereinsvermögen haftet dem Auftraggeber die vom Vorstande bestellte Kaution von 1500 M. dergestalt, daß der Auftraggeber bei gerichtlicher Feststellung seines Anspruches seine Befriedigung nach freier Wahl aus dem Vereinsvermögen oder der Kaution fordern kann.

Die Organe des Vereins sind der Vorstand, aus einer Person bestehend, der übrigens die dem Polizeiamt zu stellende Kaution aus eigenen Mitteln zu leisten hat, wogegen er eine monatliche Gebühr von 25 M. vom Verein bezieht; der Ausschuß von drei Mitgliedern und die Generalversammlung. Deren Funktionen sind im allgemeinen dieselben wie bei der Dienstmannsgenossenschaft.

Das Miteigentumsrecht, sowie alle Ansprüche bei Kassenteilung, Austeilung von Dividenden u. s. w. erlangt ein Mitglied erst dann, wenn es ein volles Jahr seine Beiträge geleistet hat.

Bemerkenswert ist noch, daß wenn ein Mitglied stirbt, nachdem es 5 Jahre zum Verein gehört hat, seine Hinterbliebenen 10 M., beim Tode nach 10jähriger Mitgliedschaft 15 M. als Beitrag zur Beerdigung ausgezahlt erhalten. Zur Schmückung des Sarges wird außerdem ein Kranz vom Verein besorgt.

Als Strafen gibt es auch beim Dienstmannsverein Bahnhofsverweis; im übrigen kann der Vorstand im Beisitze eines oder mehrerer Ausschußmitglieder die Vereinsmitglieder, welche sich gegen die Bestimmungen des Reglements vergehen, mit einer Geldstrafe bis höchstens 3 M. oder mit dauerndem Bahnhofsverweis oder mit Strafstation auf bestimmte Zeit bestrafen.

Die eingenommenen Strafgelder fließen in die Vereinskasse.

Kapitel III.

Die wirtschaftliche Lage der Dienstmänner.

Das Dienstmannsgewerbe hat wie so mancher andere Beruf durch die neueste wirtschaftliche Entwickelung an Bestand und Lebensfähigkeit gelitten. So viele Aufgaben, welche früher in der Hauptsache von Dienstmännern besorgt wurden, sind jetzt teils fortgefallen, teils werden sie von anderen Leuten ausgeführt. Als die Ausbildung des Geld- und Kreditwesens noch nicht die jetzige Höhe erreicht hatte, brachte der Geldtransport von einer Bank zur anderen oder von einer Fabrik zur Bank und umgekehrt den Dienstmännern manchen Verdienst, der ihnen durch den modernen Check- und Giroverkehr genommen ist. Wie oft nahm man ferner, als es noch keine Telephons gab, die Hilfe eines Dienstmannes in Anspruch, um einem Geschäftsfreund eine dringende Nachricht zukommen zu lassen.

Früher verdiente ein Dienstmann oft dadurch etwas, daß er der Hausfrau die in einem Geschäft gemachten Einkäufe, Pakete mit Kleiderstoffen u. s. w. nach Hause trug. Jetzt schicken die Geschäftshäuser die eingekauften Sachen, selbst wenn sie nur wenige Pfennige Wert haben, durch eigene Wagen, oft Automobile, wenigstens durch eigene Laufburschen ins Haus. Auch die elektrische Straßenbahn hat dem Dienstmannsgewerbe Abbruch getan. Nicht nur, daß mancher dieses bequeme, schnelle, und vor allen Dingen billige Verkehrsmittel benutzt, um Nachrichten und Gepäckstücke selbst zu befördern, die früher einem Dienstmann Gelegenheit zu Verdienst gaben; es werden jetzt auch vielfach größere Gepäckstücke auf der „Elektrischen" von dem Wagenführer gegen ganz geringes Entgelt zur Beförderung auf dem Vorderperron mitgenommen.

Großen Abbruch hat auch die Einführung der Möbelwagen dem Dienstmannsgewerbe getan. Früher waren Dienstmänner bei einem Umzuge fast unentbehrlich; sie setzten auch eine Ehre darein, schöne Möbelstücke recht vorsichtig zu behandeln und ihre Pracht auf der Straße recht zur Schau zu tragen. Jetzt gehört ein Möbelwagen beim Umzuge zum guten Ton, er kommt ja auch dem Bedürfnis entgegen, die geringere Dauerhaftigkeit modernen Hausrates von den lieben Nächsten nicht zu sehr bekritteln zu lassen. Zudem soll es sogar vorkommen, daß die wie Pilze aus der Erde gewachsenen Möbelgeschäfte einen Umzug auf ratenweise Abzahlung besorgen, ein ganz

modernes Entgegenkommen, wozu sich die nichts weniger als kapitalkräftigen Dienstmänner allerdings nicht verstehen können. An den Hauptumzugsterminen werden außerdem alle möglichen Fahrzeuge, z. B. Kohlen- und Bierwagen, zum Möbeltransport aufgeboten, und daß es an Händen nicht fehlt, dafür sorgen die jetzt immer so zahlreichen Arbeitslosen.

So ist es kein Wunder, wenn das Leben eines Dienstmannes heutzutage keineswegs unter glänzenden Daseinsbedingungen verläuft. Es ist auch natürlich, daß unter diesen Umständen die Zahl der Dienstmänner sich allmählich verringert hat.

Während im Jahre 1868 in den damals bestehenden fünf Instituten zusammen 460 Dienstmänner vorhanden waren, gehörten den 1884 noch bestehenden vier Instituten 364 Mann an. Zur Zeit, Ende 1903, sind nur noch 262 Dienstmänner in drei Instituten vorhanden. Es kommen demnach auf einen Dienstmann im Jahre 1868 ca. 200, 1884 ca. 453, 1903 ca. 1107 Einwohner.

Das Dienstmannsgewerbe unterliegt der freien Konkurrenz, insofern vom Gewerbebetrieb als Dienstmänner nur ausgeschlossen sind übelbeleumdete, insbesondere solche Personen, welche wegen eines Verbrechens oder in den letzten 10 Jahren wegen eines Eigentumsvergehens, ferner solche, welche wiederholt wegen Widerstandes gegen die Staatsgewalt oder wegen Exzesses bestraft worden sind, ingleichen Personen, welche dem Trunke ergeben, sowie endlich Personen, welche mit einer abschreckenden, ekelerregenden Krankheit behaftet sind[1]).

Die Dienstmänner rekrutieren sich zumeist aus Leuten, die aus irgend welchem Grunde ihren eigentlichen Beruf aufgeben müssen. Denn es ergreift nicht leicht jemand, der sonst noch irgend Aussicht hat, sich durchzuschlagen, einen so unsicheren, prekären Beruf. Behauptet doch ein Institutsvorsteher — gewiß mit Übertreibung — es werde selten jemand Dienstmann, wenn er noch 100 M. im Vermögen habe.

Wer sonach Dienstmann werden kann und dazu geneigt — soll heißen gezwungen — ist, wendet sich an eins der drei Dienstmannsinstitute und wird ohne viele Umstände dort aufgenommen.

Sollte dies ausnahmsweise nicht der Fall sein, so kann er, auch ohne Mitglied eines Instituts zu sein, das Dienstmannsgewerbe ausüben, wenn ihm vom Polizeiamt ein seinen Namen und seine Nummer ent-

1) Vergl. § 12 des gegenwärtig geltenden Regulativs, das Dienstmannswesen in der Stadt Leipzig betreffend.



haltender Dienstschein ausgestellt wird. Allerdings findet sich das Polizeiamt im Interesse einer besseren Kontrolle nur ausnahmsweise hierzu bereit [1]).

Viel Kapital braucht der Dienstmann in sein Geschäft nicht zu stecken: beim Dienstmannsinstitut hat er 3 M., bei der Genossenschaft 15 M., die er noch dazu ratenweise einzahlen kann, als Kaution zu hinterlegen. Seine Bekleidung und Dienstmütze hat er selbst zu besorgen. Das an der Mütze befindliche Blechschild mit seiner Nummer oder dem Namen seines Instituts muß er nur bei der Genossenschaft selbst beschaffen, bei den beiden anderen Instituten werden sie ihm leihweise überlassen. Die kleineren Transportgeräte wie Stricke und Traggurt hat er selbst zu stellen. Einen Wagen kann er sich selbst halten, andernfalls bekommt er ihn vom Institut gegen eine gewisse nach Zeit berechnete Abgabe auch geliehen [2]). Im übrigen kommen als Geschäftsausgaben nur noch die wöchentlichen geringen Abgaben an das Institut in Betracht.

Seine Aufträge nimmt der Dienstmann gewöhnlich an dem ihm vom Institut oder von der Polizei bestimmten Stationsplatze entgegen, doch kann er auch unterwegs und in seiner Wohnung Bestellung annehmen. An eine bestimmte Zeit, die er sich dem Publikum zur Verfügung zu stellen hätte, ist er nicht gebunden. Das würde auch schwer zu kontrollieren sein. Seine spärlichen Einkünfte veranlassen ihn ohnehin, nicht allzulange zu Hause stillzuliegen. Denn sehr gewinnbringend ist das Dienstmannsgewerbe keineswegs. Zwar gibt es sogar einige Hausbesitzer unter den Dienstmännern, aber das ist doch eine rara avis. Die meisten schlagen sich kümmerlich genug durch, nicht wenige werden sogar durchs Armenamt unterstützt. Ein Jahreseinkommen von 600—700 M. ist die Regel. Und dafür stehen die Leute den ganzen Tag, die ganze Woche, auch Sonntags, auf den Straßen, aller Witterung ausgesetzt.

Den besten Verdienst haben sie noch in der Reisesaison und während der Messe, aber auch bei der Messe werden die Dienstmänner nicht mehr so benötigt wie früher, weil jetzt die Meßbesucher im Ver-

---

1) Es gibt hier zur Zeit nur 4 Dienstmänner, die keinem Dienstmanninstitut angehören.

2) Das Halten eines eigenen Wagens ist bei weitem vorteilhafter. Es ist aber bezeichnend, daß trotzdem die wenigsten Dienstmänner einen eigenen Wagen haben.

hältnis nicht mehr viel Waren, sondern hauptsächlich nur Muster zur Messe mitbringen.

Viele Dienstmänner haben Nebeneinkommen. Einige sind nach und vor ihrer Tagesarbeit als Laternenwärter beschäftigt, andere bekleiden nebenbei Hausmannsposten, einige wenige betreiben ein Handwerk, wie Flickschusterei, nebenbei. Ferner liegt das Kolportagewesen zum größten Teile in den Händen der Dienstmänner. So besorgen sie fast ausschließlich das Verteilen von Extrablättern der Tageszeitungen. Dabei springen bei besonderen Gelegenheiten, wie z. B. der Transvaalkrieg eine war, ganz ansehnliche Verdienste heraus. Jedoch sah sich der Rat der Stadt vor kurzem veranlaßt, wegen des ruhestörenden Lärms das laute Ausrufen von Extrablättern zu untersagen. Dadurch ist auch dieser Verdienst zurückgegangen[1]. Guten Nebenverdienst haben ferner die Dienstmänner, welche Sonntags oder sonst bei besonderen Gelegenheiten als Lohnkellner fungieren. Ebenso solche, die studentischen Korporationen als „Couleurdiener“ eine Stütze sind. In dieser Weise sind ungefähr 20 ständig, etwa 25 bei besonders festlichen Angelegenheiten in Anspruch genommen.

Ungefähr zwei Drittel der Dienstmänner sind verheiratet. Bei dem geringen Einkommen, das sie haben, müssen ihre Frauen meistens auf Nebenerwerb bedacht sein, und daß auch die Kinder sobald als möglich zum Miterwerb, z. B. durch Frühbrot- und Zeitungsaustragen, angehalten werden, ist erklärlich.

Das geringe Einkommen der meisten Dienstmänner zwingt sie natürlich, ihr Ausgabenbudget sehr einzuschränken. Manche wohnen in den Vororten; die in der Stadt ihr Domizil haben, hausen in weniger guten Lagen oder vielleicht in Hinterhäusern oder Mansarden. Trotzdem haben sie doch an Miete jährlich 150 bis 300 M. auszugeben. Einen Beitrag dazu suchen sie durch Weitervermietung einzelner Gelasse oder durch Aufnahme von Schlafburschen sich zu verschaffen. Einen nicht unerheblichen Posten nehmen unter ihren Ausgaben ferner die für Alkohol ein, einen so großen, daß man geneigt sein könnte, das Dienstmannsgewerbe als ein Alkoholgewerbe zu bezeichnen, nicht weil es von der Produktion und Distribution des Alkohols lebt, sondern weil es ohne seine massenweise Konsumtion nicht bestehen zu können scheint. Daß dem so ist, kann auch der Nichtarzt unschwer von den Gesichtern so vieler Dienstmänner ablesen. Es ist gewiß nicht zu hoch gegriffen, wenn man die jährlichen Ausgaben eines Durchschnitts-

1) Neuerdings ist dieses Verbot wieder aufgehoben.

dienstmannes für Alkohol auf mindestens 180 M. veranschlagt, eine erschreckliche Höhe nicht nur in Anbetracht des geringen Einkommens, sondern auch der besonderen Schädlichkeit des bei dieser Volksklasse bevorzugten Destillengetränks.

Überlegt man, wie den unerquicklichen Verhältnissen im Dienstmannsgewerbe abzuhelfen sei, so wird man vor allem daran denken müssen, den Krebsschaden des übermäßigen Alkoholkonsums auszurotten. Wie die Verhältnisse jetzt liegen, ist der Dienstmann in Ausübung seines Gewerbes geradezu genötigt, ab und zu Alkohol zu sich zu nehmen. Die Vorsteher des Dienstmannsvereins wie der Genossenschaft sind Restaurateure; eine teilweise Entschädigung für ihre Mühewaltung als Vorsteher wird stillschweigend darin gefunden, daß die Dienstmänner jedesmal, wenn sie mit ihnen zu tun haben, in ihrem Restaurant etwas genießen. Ferner stehen die Wagen sämtlicher Institute auf den verschiedenen Aufbewahrungsstellen unter Obhut von Kneipwirten oder Zigarrenhändlern, die die Schlüssel zu den Wagen aufbewahren und die Zeit des Entleihens notieren. Auch bei ihnen ist der Dienstmann „moralisch“ gezwungen, jedesmal wenn er einen Wagen gebraucht, d. h. täglich mehrere Male, ein Schnäpschen, ein Glas Bier oder eine Zigarre zu kaufen. Was Wunder, wenn sich die armen Leute schließlich an übermäßigen Alkoholkonsum gewöhnen und sich auch freiwillig noch öfter eine Herzensstärkung genehmigen. Denn auch unter den Dienstmännern besteht noch der Aberglaube, daß der Alkohol zur Stärkung und besonders zur Erwärmung des menschlichen Körpers sehr dienlich sei, weshalb sie denn besonders bei schlechtem Wetter und im Winter sich an solchen Auffrischungen nicht genug tun zu können glauben.

Obgleich nun in dieser Beziehung für Aufklärung von seiten gemeinnütziger Vereine viel getan wird, lassen sich bemerkenswerte Änderungen nicht erkennen [1]). Es müßte gewiß dafür gesorgt werden, daß die Dienstmänner niemals sich „moralisch“ gezwungen sehen, bei Ausübung ihres Gewerbes Geld für Alkohol und Tabak auszugeben.

Welchen Segen das haben könnte, zeigt am besten das Beispiel eines uns bekannten Dienstmannes, der als Mitglied des Guttempler-

1) Um der Gerechtigkeit willen ist jedoch anzuerkennen, daß nicht nur Unwissenheit, sondern ihre ganze trostlose Lage die Dienstmänner vielfach zum Alkohol greifen läßt.

ordens absolut den Alkohol meidet. Während die meisten seiner „Kollegen" sich kümmerlich durchschlagen, und um das zum Leben Notwendigste zu erhalten, auch Sonntags ihre Dienste anbieten müssen, hat der Enthaltsame vom Sonnabend Abend bis Montag früh vollkommene Ruhe und kann auch für schlechtere Zeiten manche Mark beiseite legen. Außerdem erfreut er sich nunmehr des besten Gesundheitszustandes, während er früher den Rheumatismus nicht los wurde.

Damit die Dienstmänner an Sonntagen nicht ganz und gar fehlen, könnten sie nach bestimmtem Turnus je zur Hälfte oder zu einem Drittel ihrem Gewerbe nachgehen.

In Anbetracht der prekären Lage der Dienstmänner ist es besonders bedauerlich, daß es auch mit ihrer Versicherung gegen Krankheit, Alter und Invalidität schlecht bestellt ist. Nur im Dienstmannsinstitut sind sie als Angestellte zur Versicherung gezwungen, und in der Tat bekommen dort etwa 8 Mann Alters- und etwa 40 Mann Invalidenrente. Jedoch im Dienstmannsverein und in der Genossenschaft, wo ein solcher Zwang nicht vorliegt, sind nur die allerwenigsten so weit, daß sie freiwillig sich die Wohltaten der Versicherung gesichert haben.

Anhang.

Die Verordnung, mit welcher der Rat der Stadt die Sänften anno 1703 einführte[1]).

Nachdem ein E. E. Hochw. Rat der Stadt Leipzig dem überflüßigen und öffters, sonderlich zu Meß-Zeiten. beschwerlichen und hinderlichen Brauch der Carreten einigermaßen zu steuern, zugleich aber auch denen Einwohnern und Fremden, bevorab des Winters oder bey unfreundlichem Wetter und andern bedürfftenden Fällen zum Nutz und Beqvemlichkeit, nicht aber zur Hoffart und Üppigkeit, nach dem Exempel vieler Handels- und andern vornehmen Städte. gewisse öffentliche Senfften-Träger, welche einen jeden, der es begehret, um leidlichen Lohn in der Stadt und Vorstädten von einem Ort zum andern in Trag-Seßeln oder Senfften tragen können, anzustellen diensam erachtet, ihnen gewisse Ordnung vorgeschrieben, und sie darauf vereydet, als hat derselbe zu männigliches Nachricht solches hiermit offentlich kund machen wollen, nemlich:

1. Es sollen diese Träger mit ihren Senfften täglich innerhalb denen Schrancken vor der Börse von früh Morgens 6. Uhr an, biß Abends 8. Uhr auffwarten, und einen ieden Einheimischen und Fremden auff Erfordern mit der Senffte gegen billige Bezahlung bedienen, iedoch bescheidentlich, und also, daß sie weiter nicht als in der Stadt und denen Vorstädten, keineswegs aber ausser dieselben zu gehen verbunden seyn; ingleichen des Sonn- und Fest-Tages Vormittags von 8. Uhr biß nach geendigten Gottes-Dienste, und des Nach-Mittags von 2. biß 3. Uhr niemand tragen, sondern dem Gottes-Dienst beywohnen. Würde sie auch iemand früher oder später bestellen, oder sie wolten selbst zur Meß-Zeit oder sonsten länger auffwarten, solchen Falls sind sie an obbeniemte Zeit nicht gebunden,

1) Vogel, Leipziger Annalen, siehe das Jahr 1703.

sondern dieselbe soll ihnen nur darzu vorgeschrieben seyn, daß sie sich mit dem ordentlichen An- und Abtreten darnach zu achten haben.

2. Die Senfften sollen sie wohl und reinlich halten, im Tragen einen gleichen, hurtigen und steten Schritt, ohne Schuttern und Anstossen, wie auch ohne Stillestehen und Schwatzen, fortgehen, so wohl unter sich richtige Abwechselung dergestalt beobachten, daß sie des Morgens die Senfften in Ordnung stellen, bey vorfallender Arbeit die voranstehende zuerst gehen, dieselbe hernach im Wiederkommen zuletzt treten, und also stets abgewechselt, auch des folgenden Morgens von dem, an welchen es Abends vorhero auffgehöret, wieder angefangen werden.

3. Um das Tragelohn haben sie sich mit dem, so getragen seyn will, zu vergleichen, damit aber dißfalls niemand übersetzet werde, als soll vor einen Gang von einem Ort zum andern binnen der Ring-Mauer nicht über zween Grossen, und in die Vorstädte nicht über vier Groschen, auch von dem Heimtragen so viel als vor das Austragen gegeben werden. Da aber iemand eine, zwo oder mehr Stunden an einander sich der Senffte gebrauchen wolte, soll vor die erste Stunde 6. Groschen, vor iegliche derer folgenden vier Groschen, und vor einen gantzen Tag ein Thaler gezahlet werden. Würde sie einer zum Tragen an einen Ort fordern lassen, und sie müsten auf ihn warten, so ist vor eine viertel Stunde Wartens ein Groschen, vor eine halbe Stunde zwey Groschen und vor eine gantze Stunde vier Groschen zu entrichten.

4. Und weil sich offtmahls begeben kan, daß iemand bey Nacht, wegen Patienten und andern Bedürffnüsses dergleichen Beqvemlichkeit benöthiget wäre, so sollen alle Nacht zwey paar Senfften-Träger mit ihren Senfften an dem vor die Laternen-Wärter bestimmten Orte sich finden und antreffen lassen, denen, so ihrer begehren, unweigerlich zur Hand gehen, darbey dann diese Ordnung zu halten, daß sie nach der Tafel, welche mit ihrer aller Nahmen in besagter Stube ausgehänget wird, solche Nachtwache verrichten, und soll daran alle Morgen das Pflöcklein von denen, so die Nacht über allda die Wache gehabt, an den nachfolgenden Nahmen bey vier Groschen Strafe fortgestecket, die Wache aber von denen, so die Reihe trifft, bei Gefängniß-Strafe gebührend gethan werden. Wenn auch iemand nach geschlossenen Stadt-Thoren sich herein tragen lassen wollte, so passiret die ledige Senffte frey hinaus, im Herein tragen aber sind an dem Einlasse vor alles zwey Groschen zu zahlen.

5. Der Völlerei und übrigen Truncks, wie auch bey dem Tragen des Tobackschmauchens, sollen sie sich enthalten, einen ieden auf erfordern willig aufwarten, und mit der Senffte abholen, niemand mit unfreundlichen oder schimpfflichen Worten anlassen, weniger das Tragen denen, so es begehren, versagen, iedoch bleibt ihnen das Träger-Lohn nach Beschaffenheit der Umstände voraus zu fordern unverbothen.

6. Gleichwie nun ohne wohlgedachten Raths ausdrückliche Vergünstigung, Auffnahme in die Ordnung und abgelegte Pflichten, auch mit andern als nach der vorgeschriebenen Art gemachten Senfften und Kleidung, niemand sich des Senfften-Tragens ums Lohn anzumassen befugt ist; Also behält sich E. E. Hoch. Rath hiermit ausdrücklich vor, die Zahl dieser Träger nach Gefallen zu vermehren, und zu mindern, desgleichen diese Ordnung nach Gutbefinden zu ändern oder gar auffzuheben. Jedoch ist hierdurch keinem vor sich und zu seinem eigenen Gebrauch eine Senffte zu halten verboten, nur daß damit andere und ums Lohn nicht getragen werden.

7. Würde sich einer oder der andere von denen Träger dieser Ordnung mit Übersetzung des Lohns, übler Bezeugung gegen die, so ihrer begehren, oder in andern Wege nicht gemäß bezeugen, der soll nach Befinden, mit Geld, Gefängniß-Straffe, oder auch gar mit Entsetzung des Dienstes angesehen, hingegen ihnen auch Obrigkeitlicher Schutz geleistet werden.

8. Was E. E. Hochw. Rath dieser Stadt von andern Verrichtungen derer Träger bey entstehender Feuers-Gefahr, Aufläuffen, oder andern Nothfällen, welche GOtt in Gnaden abwenden wolle, noch ferner anordnen wird, dem sollen dieselben bey der obhabenden Pflicht treulich nachzukommen gleichfalls verbunden seyn. Urkundlich ist dieses unter dem aufgedruckten gemeinen Stadt-Secret zu männigliches Wissenschafft publiciret. Leipzig den 26. Sept. Anno 1703.

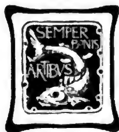
Volkswirtschaftliche und wirtschaftsgeschichtliche Abhandlungen.

Herausgegeben

von

Professor Dr. W. Stieda
in Leipzig

Neue Folge. — Zweites Heft.



Verlag von Gustav Fischer in Jena.
1905.

Über das Wesen und die Ursachen unserer heutigen Wirtschaftskrisis.

Von

Dr. Bernhard Rost.



Verlag von Gustav Fischer in Jena.
1905.

Inhaltsverzeichnis.

Einleitung.

Wenn wir die wirtschaftliche Entwicklung der verschiedenen Staaten überblicken, so werden wir ganz allgemein einen Mangel an Stetigkeit wahrnehmen. Wir bemerken einen fortwährenden Wechsel, ein Auf- und Niedersteigen der Entwicklung. Wir sprechen in dem einen Falle von einer Hochkonjunktur oder Prosperität, in dem anderen von einer Depression oder Krise.

Auch bei uns in Deutschland ist es in den letzten Jahrzehnten nicht ohne große Schwankungen in der wirtschaftlichen Entwicklung abgegangen. Wir stehen zurzeit noch unter dem Banne der Krise vom Jahre 1900/1901, welche mit fast elementarer Gewalt hereinbrach und die junge in dem vorigen Jahrzehnt so mächtig emporgekommene deutsche Industrie zu vernichten drohte. Die Krisis hat ihren Tiefpunkt zwar schon längere Zeit überschritten, doch leiden noch viele, fast die meisten Gewerbe an ihren schlimmen Folgen, und sind normale Verhältnisse bei weitem noch nicht wieder erreicht.

Bei der aktuellen Bedeutung der obengenannten Krise lohnt es sich einmal auf dieselbe näher einzugehen. Im nachfolgenden wollen wir den Verlauf, das Wesen und die Ursachen der Krise, sowie die Mittel zu ihrer Beseitigung kurz angeben. Des besseren Verständnisses halber werden wir zunächst uns mit den verschiedenen in der Volkswirtschaft vorkommenden Krisenarten bekannt zu machen suchen.

I.

Was hat man unter Wirtschaftskrisen zu verstehen?

Unter Krisen im wirtschaftlichen Sinne versteht man akute Krankheiten des Wirtschaftsorganismus, deren Ursache entweder in einer ungenügenden physischen Produktivität oder einer ungenügenden Wertproduktivität der in der Volkswirtschaft jeweilig zur Verfügung stehenden Bodenflächen und Kapitalien liegt.

Die erstere Art von Krisen kann man als Krisen im weiteren Sinne bezeichnen. In der naturalwirtschaftlichen Wirtschaftsepoche verstand man unter Krisen im wirtschaftlichen Sinne ganz allgemein Perioden, in denen der Grund und Boden oder das Kapital aus irgend welchen Ursachen — Kriegen, Epidemien, Überschwemmungen, Dürre etc. — ihren Dienst als Produktionsfaktoren derartig versagten, daß der Bedarf an den mit ihrer Hilfe erzeugten Gütern in ganz ungenügender Weise befriedigt werden konnte. In jener Epoche, in welcher jeder Wirt in der Hauptsache Güter für den Bedarf in der eigenen Wirtschaft erzeugt, bedeutet ein Ausfall am Produktionsertrag einen Ausfall an Bedürfnisbefriedigung. Man kann daher in jenen Zeiten die Krise vom Standpunkt der Konsumenten aus betrachten.

Dies ändert sich mit dem Übergange von der Naturalwirtschaft zur Verkehrswirtschaft und der Einführung des Geldes als allgemeinen Wertmaßstab. Jetzt erzeugen die verschiedenen Unternehmer die Güter nicht mehr für den eigenen Bedarf, sondern für den Markt. Das Maß der Bedürfnisbefriedigung, welche den verschiedenen Unternehmern der Besitz des Grund und Bodens oder Kapitales gewährt, hängt jetzt nicht mehr ab von der Menge, sondern von dem Gelderlös der mit Hilfe dieser beiden Produktionsfaktoren erzeugten Güter. Eine Krisis braucht jetzt nicht mehr infolge mangelnder technischer Produktivität des Kapitales oder Grund und Bodens einzutreten. Denn ein geringerer Ertrag liefert den Unternehmern oft einen größeren Gelderlös als ein größerer und bringt ihnen daher einen größeren

privatwirtschaftlichen Gewinn. Die Krisis muß jetzt vom Standpunkt des Unternehmers aus betrachtet werden.

Wir sprechen heutzutage von Krisen, sobald sich aus irgendwelchen Gründen in irgend einem Erwerbszweige ein für die Unternehmer fühlbarer Mangel an Wertproduktivität des Kapitales oder Grund und Bodens einstellt.

Krisen in diesem Sinne sind Krisen im engern Sinne oder Wirtschaftskrisen schlechthin.

Die Ursachen der mangelnden Wertproduktivität des Kapitales resp. Grund und Bodens können nun verschiedener Natur sein. Sie können zu suchen sein:

1. In einer zu geringen Menge des jeweilig vorhandenen baren Geldes.

2. In einem Rückgang des Handels und Verkehrs.

3, In einem Schwinden des Vertrauens, das man zu den Personen, mit denen man bisher in regelmäßigen geschäftlichen Verbindungen gestanden, in finanzieller Hinsicht hat.

4. In dem Umstande, daß für das Kapital oder den Grund und Boden eine angemessene Verzinsung nicht erreicht werden kann. Die Ursachen hierfür können verschiedener Art sein:

a) Überproduktion infolge zu großer Kapitalinvestitionen oder, was den Grund und Boden anbetrifft, zu reicher Ernten.
b) Abnahme der Intensität der Nachfrage.
c) Steigerung der Produktionskosten.
d) Vervollkommnungen auf dem Gebiete der Technik.
e) Abnahme der Zahlungsfähigkeit der Nachfragenden.

Je nach den Ursachen der Krisen spricht man von:

1. Geldkrisen.
2. Spekulationskrisen.
3. Kreditkrisen.
4. Produktions- oder Absatzkrisen.

Die Krisen können spezielle oder allgemeine sein, d. h. nur bestimmte Erwerbszweige oder alle Erwerbszweige umfassen.

Sie können sein innere oder äußere, d. h. sie können auf Störungen innerhalb des Wirtschaftsorganismus, in dem sie ausbrechen, oder auf Störungen zwischen dem heimischen und einem auswärtigen Wirtschaftsorganismus beruhen.

1. Am harmlosesten von den obengenannten vier Arten der Krisen sind die Geldkrisen. Die Geldkrisis äußert sich in einem plötzlichen Knappwerden des baren Geldes. Die Ursachen der Krisis sind in der

Regel die, daß die von derselben Betroffenen sich in ihren Waren- oder Effektenkäufen übernommen haben und ihnen zur Beschaffung von Gütern, die sie dringend bedürfen, das Geld fehlt. Sie müssen in solchen Fällen ihre Waren oder Effekten zu niedrigen Preisen verkaufen, um sich Geld und mit Hilfe des letzteren die begehrten Güter zu verschaffen.

Das Knappwerden des Geldes kann verursacht sein durch eine Abnahme der Menge des vorhandenen Geldes oder durch eine Werterhöhung desselben.

Eine Abnahme der Menge des vorhandenen Geldes tritt in der Regel nach Mißernten ein. Es erfolgen in diesem Fall Geldexporte, um das vom Auslande bezogene Getreide zu bezahlen. Auch durch Rückzahlung und Rückkauf von im Auslande untergebrachten inländischen Anleihen können einem Lande beträchtliche Geldmengen entzogen werden. Eine Werterhöhung des Geldes und im Zusammenhang hiermit eine Geldkrisis pflegt vor allem in Kriegszeiten und in Zeiten reger geschäftlicher Tätigkeit einzutreten. In diesen Fällen kann ebenfalls eine Geldeinfuhr notwendig werden.

Im Handelsverkehr zwischen zwei Staaten tritt die Gefahr einer Geldkrisis ein beim Steigen des auswärtigen Wechselkurses. Übersteigt dieser den Goldpunkt, so wird es lohnend, Geld zu exportieren. Die Folge hiervon ist ein Fallen der inländischen Effektenkurse und Warenpreise, wodurch das Ausland im Lande zu kaufen animiert wird. Im Zusammenhang hiermit strömt schließlich wieder mehr Geld in das Land und wird die Krisis behoben.

2. Etwas schlimmerer Art, als die Geldkrisen, sind die Spekulationskrisen. Sie bestehen in dem Darniederliegen des Handels in den Vermögensobjekten, welche regelmäßig Gegenstand der Spekulation sind. Die Spekulationskrisen sind, je nachdem sich die Spekulation auf Waren oder Effekten bezieht, Handels- oder Effektenkrisen (Börsenkrisen).

Zu den wichtigsten Warenhandelskrisen sind zu zählen die Krisen im Handel mit Getreide, Zucker, Kaffee, Rohstoffen für die Fabrikation u. s. w. und vor allem die Krisen im Fabrikatenexporthandel.

Als Beispiele hierfür können die englische Kornhandelskrisis von 1847 und die englische Exporthandelskrisis von 1815 angeführt werden.

Die erstere brach im Mai 1847 aus. Der Getreidevorrat in England schien anfangs des Jahres 1847 nicht bis zur nächsten Ernte auszureichen. Die Spekulation kaufte aus diesem Grunde große

Posten Getreide auf. Der Preis des Quarters Getreide stieg infolgedessen von Januar bis Ende Mai 1847 von 66 sh 10 d auf 102 sh 5 d[1]). Seit Ende Mai begann der Getreidepreis wieder zu fallen, da die hohen Getreidepreise das Ausland veranlaßten, im verstärkten Grade Getreide zu importieren, und da außerdem die Aussichten der Getreideernte des laufenden Jahres sich wesentlich besserten. Im September desselben Jahres erreichte der Getreidepreis seinen Tiefpunkt — 48 sh. Infolge des rapiden Kurssturzes des Getreidepreises fallierten viele große Getreidehändler. Im Zusammenhang hiermit traten Störungen im Kreditverkehr ein. Eine Anzahl angesehener Banken mußte die Zahlung einstellen. Die Krisis artete später in eine allgemeine Handelskrisis aus.

Die letztere trat nach Aufhebung der Kontinentalsperre ein. England hatte in der Erwartung, daß nach Aufhebung der Sperre seine Warenausfuhr nach dem Kontinent beträchtlich zunehmen werde, seine Produktion bedeutend erweitert. Die Exporteure führten auch nach Aufhebung der Sperre große Mengen von Manufaktur- und Kolonialwaren aus. Die Waren fanden aber nicht den gewünschten Absatz. Es stellte sich heraus, daß die Aufnahmefähigkeit der Bevölkerung zu gering war, um die auf den Kontinent geworfenen Waren mit dem erwarteten Gewinn abzusetzen, weil die Kaufkraft der Bevölkerung infolge des Krieges zu sehr geschwächt war und die Produkte der Landwirtschaft, die für den Kontinent hauptsächlich als Exportgüter in Betracht kamen und mit deren Gelderlös die kontinentalen Staaten die bezogenen Industrieprodukte zu bezahlen pflegten, durch das Korngesetz von 1815 und durch hohe Zölle auf Wein, Spiritus u. s. w. von Großbritannien so gut wie ausgeschlossen waren. Die Exporteure erlitten große Verluste: Sie mußten die Waren unter den Produktionskosten verkaufen, zum Teil waren sie überhaupt unverkäuflich[2]).

Die Warenhandelskrisen treten heutzutage an Bedeutung gegenüber den Effektenkrisen zurück, da sich die Spekulation mit Vorliebe den Effekten zuwendet.

Die Effekten- oder Börsenkrisen sind eine Folge der Überspekulation in den an der Börse notierten Aktien von Transportunter-

1) Vergl. von Tugan-Baranowsky, Studien zur Theorie und Geschichte der Handelskrisen in England. Jena 1901, S. 106 u. 107.

2) Vergl. M. Wirth, Geschichte der Handelskrisen. Frankfurt a. M. 1883, S. 123—124.

nehmungen, Berg- und Hüttenwerken und anderen industriellen Etablissements.

Charakteristisch hierfür ist die südafrikanische Goldminenkrisis an den westeuropäischen Börsen im Jahre 1895, deren Mittelpunkt London war. Im November 1895 erfuhren die Kurse der Goldminenaktien, die in den letzten Jahren mit der wachsenden Goldproduktion stark gestiegen waren, einen scharfen Rückgang. Der Marktwert der Aktien von 146 Goldminengesellschaften und 40 Goldminentrusts, der am 1. Oktober 1895 noch ungefähr 5095 Millionen Mark betrug, war am 28. Februar 1897 auf 1960 Millionen Mark gesunken [1]). Daß es sich hierbei nur um eine Spekulationskrisis handelte, beweist der Umstand, daß auch nach Eintritt der Krisis kein Rückgang der Produktion eintrat, im Jahre 1896 nur Stillstand, 1897 erneute Steigerung. Auch auf andere Zweige der Produktion vermochte die Krise nicht überzugreifen. Die seit dem Jahre 1894 eingetretene Besserung im Handel und Gewerbe machte weitere Fortschritte. Dagegen blieb die Effektenkrisis nicht auf die Goldminenaktien beschränkt, sie erstreckte sich auch auf andere Börsenspekulationseffekten, die ebenfalls in den letzten Monaten stark gestiegen waren.

Im wesentlichen als Effektenkrisen sind ferner die französische Krise von 1882 und die deutsche Krise von 1890 zu bezeichnen.

Die französische Krisis von 1882 erscheint als der Ausfluß der Börsenmanipulationen Eugen Bontoux, der im Herbst 1878 mit Hilfe klerikaler und aristokratischer Kreise eine Bank, die Union générale, gründete. Das Kapital der Bank betrug anfänglich 13 Millionen Franken und wurde im Laufe der Zeit auf 150 Millionen Franken erhöht. Unter Führung dieser Bank entwickelte sich in Frankreich eine Überspekulation in den Jahren 1881 und 1882, die mit dem Zusammenbruch der Bank im April 1882 endete. Der Kurs der einen Nominalwert von 500 Frcs. repräsentierenden Aktien war am 5. November 1881 auf 3000 Frcs. getrieben worden. Damals wies der Leiter der Bank auf das Aktienkapital von 100 Millionen Franken einen Gewinn von 61500000 Frcs. nach. Anfangs April waren die Aktien auf 375 Frcs. gefallen. Es stellte sich heraus, daß die Bank nicht mit einem Gewinn, sondern einem Verlust von ungefähr 60 Proz. gearbeitet hatte [2]).

1) Cohn, System der Nationalökonomie, Bd. III. Stuttgart 1898, S. 316 u. 317.

2) Vergl. M. Wirth, Geschichte der Handelskrisen. Frankfurt a. M. 1883, S. 625.

Die deutsche Krisis von 1890 dagegen war nur eine Folge der Kurstreibereien auf dem Industrieaktienmarkt an der Berliner Börse seit dem Ende der 80er Jahre des vorigen Jahrhunderts. Die Berg- und Hüttenwerksaktien, die ein Gesamtkapital von 421 Millionen Mark repräsentierten, erhöhten sich 1888/89 um 38 Proz. im Werte.

3. Noch gefährlicher als die Spekulationskrisen sind die Kreditkrisen. Sie bestehen in einer Ausdehnung des Kredits über das jeweilig volkswirtschaftlich zulässige Maß. Die Kreditkrisis unterscheidet sich von der Spekulationskrisis im wesentlichen dadurch, daß im ersteren Falle die Spekulanten die Wertobjekte mit fremdem, im letzteren dagegen mit eigenem Gelde erworben haben. „Der Kernpunkt des Übels in den Höhepunkten der Krisen" — sagt A. Wagner — „liegt in dem an die Stelle des bisherigen zu weit gehenden Vertrauens tretenden maßlos übertriebenen Mißtrauen der Besitzer des baren Geldes als des gesetzlichen Zahlungsmittels. Auch der gewöhnliche Kredit schwindet völlig, allgemeine Kreditlosigkeit tritt ein" [1]).

Die Kreditkrisis kann entstanden sein durch Erschütterung des allgemeinen Vertrauens nach einer übermäßigen Vermehrung der auf Kredit beruhenden Umlaufsmittel (Wechsel, Banknoten, Papiergeld), sie kann aber auch die „Folge einer Überspannung des Kredits durch eine größere Zahl von Unternehmern, die teils im Effekten-, teils im Warenhandel oder auch in der spekulativen Gründung von produktiven Unternehmungen mit Hilfe des Kredits eine Menge von Kreditverpflichtungen übernommen haben, die aus dem Ertrage der Handelsgeschäfte oder Produktionen erfüllt werden sollten" [2]), sein.

Der Kredit hat heutzutage zum größten Teil die Funktionen des Geldes als Zahlungsmittel übernommen. Die einzelnen Geschäftsleute bilden heute eine Kette, alle sind heute durch den Kreditverkehr — Wechsel- und Giroverkehr — miteinander verbunden. Ist nun infolge leichtsinniger Kreditgewährung an einzelne Geschäftsleute die Grenze der Leistungsfähigkeit überschritten, so pflegen Zahlungeinstellungen zu folgen, welche wieder andere Geschäftsleute mit hineinziehen. Es erfolgen Kreditbeschränkungen und im Zusammenhang hiermit weitere Zahlungseinstellungen, bis schließlich der Kredit auf ein Minimum eingeschränkt ist.

1) A. Wagner, „Krisen", in Rentzsch, Handwörterbuch der Volkswirtschaftslehre. Leipzig 1866, S. 535.

2) v. Philippovich, Grundriss der Politischen Ökonomie, Bd. I. Freiburg 1893, S. 289.

Als eine infolge übermäßiger Vermehrung der auf Kredit beruhenden Umlaufsmittel herbeigeführte Krise ist die amerikanisch-englische Krise von 1836/39 und die amerikanische Krise von 1893 zu bezeichnen.

Die amerikanisch-englische Kreditkrisis von 1836/39 erscheint als die Folge eines höchst unsoliden Notenbankwesens. Vor allem würden die Vereinigten Staaten von ihr heimgesucht. In den Vereinigten Staaten stieg der Notenumlauf von 95000000 Dollars anfangs des Jahres 1834 auf 457000000 Dollars am 1. Januar 1836[1]). Das gesamte Erwerbsleben der Vereinigten Staaten nahm infolge der Geldplethora einen großartigen Aufschwung. In Neuyork allein wurden vom 1. Januar bis 1. September 1836 1518 Häuser gebaut. Die Krisis kam zum Ausbruch, als Amerika aus dem Auslande, vor allem aus England, Gold heranzuziehen suchte und die Bank von England, um dem starken Kapitalabfluß nach den Vereinigten Staaten Einhalt zu tun, sich genötigt sah, den Diskont zu erhöhen. Es fallierten in den Vereinigten Staaten im Jahre 1837 nicht weniger als 618 Banken. Die Vereinigte-Staaten-Bank, die die Hauptschuld an dem verrotteten Notenbankwesen trug, gelangte durch den Zusammenbruch der Banken zu um so größerer Macht. Durch ihre Intervention wurde der Krisis zunächst Einhalt getan. Infolge der schwindelhaften Spekulation dieser Bank brach sie aber im Herbst 1839 mit noch größerer Vehemenz als im Jahre 1837 aus. Sie brachte die Bank der Vereinigten Staaten und außerdem nicht weniger als 959 Banken zu Falle. Um der Wiederkehr derartiger Vorkommnisse vorzubeugen, wurde die Banknotenausgabe in den Vereinigten Staaten später gesetzlich geregelt.

Auch in England hatte man die Notenausgabe etwas zu sehr forciert. Wenn auch die englischen Banken sich bezüglich der Notenausgabe viel mehr Mäßigung auferlegt hatten als die amerikanischen — in den Jahren 1834—36 hatte die Bank von England ihre Notenausgabe nur um 1 Million £ und die Aktienbanken in England, Wales und Irland um 3 Millionen £ vermehrt[2]) — und im Zusammenhang hiermit die Krisis in England bei weitem nicht jenen Grad der Intensität erreichte, wie in Amerika, so waren die durch die vermehrte Notenausgabe verursachten Störungen im Geld- und Kreditverkehr in England doch so bedeutend, daß man sich genötigt sah, eine Reform des Notenbankwesens vorzunehmen und der Notenausgabe engere

1) Vergl. M. Wirth, S. 164.
2) Ibidem, S. 199.

Grenzen zu ziehen. Zu diesem Zweck wurden am 19. Juli 1844 die sog. Peel's-Bankakte erlassen.

Die amerikanische Kreditkrisis von 1893 wurde herbeigeführt durch eine unglückliche Währungspolitik der Union.

Zu dem Zweck, den Preisfall des Silbers, an dessen Produktion die Vereinigten Staaten von Nordamerika stark interessiert waren, zu verhindern, wurden in der Union zwei Gesetze erlassen: Die Blandbill vom 28. Februar 1878 und die Shermanbill vom 14. Juli 1890. Durch die Blandbill wurde die Prägung von mindestens zwei (und höchstens vier) Millionen Silberdollars monatlich angeordnet. Dieselben sollten fortan als gesetzliches Zahlungsmittel gelten, sofern nicht ausdrücklich vertragsmäßig die Goldzahlung ausbedungen war. Da auch nach Inkrafttreten der Blandbill der Silberpreis sich nicht zu heben vermochte und außerdem die Silberdollars in der Union als Zahlungsmittel unbeliebt waren — sie wanderten zum größten Teil in die Staatskassen, die ermächtigt waren gegen ihre Deponierung Depositenscheine (certificates of deposites) auszugeben — so entschloß man sich schließlich, doppelt so viel Silber als bisher anzukaufen und dafür Zertifikate auszugeben. Die Shermanbill bestimmt, daß das Schatzamt monatlich 4 $^1/_2$ Millionen Unzen Silber in Barren ankaufen, bis der Preis 59 $^1/_2$ Pence beträgt, und dafür Papiergeld, sog. treasury notes, in Abschnitten von 1—1000 Dollars emittieren solle. Sie sollten ebenso wie die Silberdollars gesetzliches Zahlungsmittel sein, ausgenommen in den Fällen, in denen die Zahlung in anderer Form ausdrücklich ausbedungen war.

Aber auch nach Erlaß der Shermanbill trat keine anhaltende Steigerung des Silberpreises ein. Nur vorübergehend vermochte er sich von 43 $^7/_8$ Pence im März 1890 auf 54 $^1/_2$ im September 1890 zu heben. Seit dieser Zeit begann er von neuem zu fallen. Im August 1892 sank er sogar auf 37 $^7/_8$ Pence. Noch kritischer wurde die Situation, als durch das Dekret der indischen Regierung vom 26. Juni 1893 die Münzstätten von Bombay und Kalkutta für die private Silberprägung geschlossen wurden. Durch die Wertverminderung des Silbers wurden naturgemäß auch die amerikanischen treasury notes minderwertig. Sie strömten massenhaft zu den Kassen zur Einlösung gegen Gold, da der Staat die Verpflichtung übernommen hatte, sie gegen Gold einzulösen. Auf diese Weise wurden der Bundesregierung große Summen Gold entzogen. Namentlich suchte das Ausland, welches durch die Währungsexperimente der Union das Vertrauen verloren hatte, daß diese immer ihren Verpflichtungen in Gold zu

zahlen werde nachkommen können, seine Guthaben aus der Union zurückzuziehen, vor allem durch Abstoßung amerikanischer Effekten. So sollen im Laufe der Jahre 1890—93 allein der Union 500 Millionen Dollars Gold von den europäischen Geldmärkten entzogen worden sein. Die Union sah sich daher, um den verlorenen Kredit des Auslandes wiederzugewinnen, gezwungen, am 1. November 1893 die Shermanbill aufzuheben.

Aber auch nach Beseitigung der Bill trat noch keine wesentliche Besserung ein. Es erfolgte im Jahre 1894 noch eine Goldentziehung im Betrage von 81,2 Millionen Dollars. Die Bundesregierung mußte im Laufe von 14 Monaten dreimal Anleihen aufnehmen, um die Goldreserve des Schatzamtes nicht allzusehr zusammenschrumpfen zu lassen.

Solange man nicht wußte, ob in Amerika endgültig die Goldpartei die Oberhand gewonnen hatte, dauerte das Mißtrauen des Auslandes gegenüber den amerikanischen Währungsverhältnissen an. Dies änderte sich erst, als im November 1896 bei der Präsidentschaftswahl der Kandidat der Silberpartei Bryan unterlag und Mac Kinley — der Vertreter der Goldpartei — als Sieger hervorging.

Eine Kreditkrisis, die auf schwindelhaften Gründungen der schlimmsten Art beruhte, war die französische Krisis von 1720[1]).

Diese Krisis wurde verursacht durch die Manipulationen des Schotten Jean Law. Derselbe gründete im Jahre 1717 eine Handelskompagnie — die Compagnie d'occident — die im Jahre 1719 als „Compagnie des Indes" das ausschließliche Handelsrecht nach den bedeutendsten überseeischen Gebieten erhielt. Es wurden von dieser Gesellschaft nicht weniger als 312 Millionen Livres Aktien emittiert. Sie wurden zum größten Teil mit einem bedeutenden Agio ausgegeben, so daß der Gesellschaft aus den verschiedenen Aktienemissionen tatsächlich 1797 Millionen zuflossen. Diese Aktien wurden an der Börse auf eine fabelhafte Höhe getrieben. Im Dezember 1719 notierten die Aktien über 2000 Proz.[2]). Ihre effektive Rentabilität betrug nicht mehr als $^1/_4$ Proz.

1) Vergl. M. Wirth, Geschichte der Handelskrisen. Frankfurt a. M. 1883, S. 32—50, und Cohn, Nationalökonomie des Handels- und Verkehrswesens. Stuttgart 1898, S. 308—310.

2) Vergl. Cohn, S. 310. Die Aktien scheinen aber sogar auf 3600 Prozent gestiegen zu sein, denn Ende des Jahres 1719 wurden die Aktien, die einen Nominalwert von 500 Livres hatten, mit 18000 Lives verkauft. Vergl. M. Wirth, S. 44.

Um den Aktienhandel zu erleichtern, wurden enorme Summen von Noten emittiert[1]).

Die Krisis brach Ende 1719 herein. Am 10. Oktober 1720 mußten die Banknoten außer Kurs gesetzt werden. Die Aktien, für welche 10 Monate vorher noch 18000 Livres bezahlt worden waren, konnte man jetzt für 40 Livres erwerben. Die Aktienbesitzer erhielten schließlich im ganzen gerechnet nur 1 Proz. aus der Liquidationsmasse.

4. Die schlimmste Art von wirtschaftlichen Krisen sind die Produktionskrisen. Die Produktions- oder Absatzkrisen bestehen in dem mangelhaften Absatz der von einem Lande erzeugten Waren zu wenigstens die Produktionskosten noch deckenden Preisen. Sie unterscheiden sich von den anderen Arten der Krisen, daß große Massen Kapitalien zerstört werden.

Die Ursache dieser Kapitalzerstörung kann sein:

a) Daß in Zeiten der Hochkonjunktur die Kapitalien in Unternehmungen investiert worden sind, welche zur Produktion von Gütern dienen, deren künftiger Bedarf in Zeiten der Hochkonjunktur nur fingiert wurde oder weit über das wirkliche Maß eingeschätzt wurde[2]).

b) Daß die Produktionskosten gestiegen sind. Das Kapital wird sich in allen solchen Fällen so viel wie möglich von der Produktion zurückziehen und anderen Produktionszweigen sich zuwenden. Sind auch diese von der Steigerung der Produktionskosten betroffen, so wird es zum größten Teil auswandern, teilweise wohl auch konsumiert werden.

c) Daß es durch Erfindungen vorteilhafter geworden ist, die betreffenden Güter auf andere wesentlich einfachere Weise herzustellen, und im Zusammenhang hiermit eine Überproduktion entsteht, die nur bei einem wesentlich größeren Bedarf gehoben werden kann.

1) Es wurden in der Zeit vom 10. Juni bis Dezember 1719 890 Millionen Livres Noten emittiert.

2) Nach Lexis bilden die Produktionkrisen „den Abschluß einer Periode übermäßiger Produktion, verbunden mit übermäßiger Festlegung von Kapital zur Unterhaltung dieser Produktion. Das Übel liegt nicht in der Anhäufung eines nur mit Schaden verkäuflichen Warenvorrates, sondern darin, daß ein großer Teil der bestehenden Kapitalanlagen in den Händen seiner jetzigen Besitzer fast oder gar gänzlich unrentabel geworden und die Wiederkehr der abnormen Preise der Gründerzeit, bei denen diese Anlagen noch einen Gewinn ergeben konnten, gar nicht zu erwarten ist.“ Vergl. Handbuch der politischen Ökonomie, Tübingen 1881, S. 1086—1088.

d) Daß die Verteilung des Einkommens eine Veränderung erfahren hat. Nehmen die Einkommen der wohlhabenden Klassen ab, so werden Industriezweige, die vornehmlich Güter, welche Luxusbedürfnisse befriedigen, erzeugen, einer Krisis anheimfallen. Verringert sich dagegen das Einkommen der unteren Volksklassen, so werden solche Gewerbe, in welchen Güter zur Befriedigung notwendiger Lebensbedürfnisse hergestellt werden, von einer Krisis betroffen werden. Je gleichmäßiger die Einkommensverteilung ist, um so mehr Güter werden im allgemeinen konsumiert und um so höher die Geschäftsgewinne sein.

Bei größerer Ungleichmäßigkeit der Einkommensverteilung werden im allgemeinen weniger Güter konsumiert werden können, als bei gleichmäßigerer. Dafür werden aber wieder mehr Güter zu produktiven Zwecken verwendet werden. Der Nutzen, den diese neu investierten Kapitalien bringen, wird sinken. Eine Krisis braucht aber aus diesem Grunde nicht einzutreten[1]). Größere Ungleichmäßigkeit der Einkommensverteilung befördert vielmehr nur die Kapitalakkumulation und verringert den Zinsfuß des Kapitales. Sie läßt höchstens Tief- und Hochkonjunktur rascher aufeinander folgen.

Eine der intensivsten und universalsten Produktionskrisen war die Krisis von 1873. Sie erstreckte sich auf fast ganz Europa[2]) und Amerika. Sie ergriff sowohl den Handel und die Industrie als die Landwirtschaft.

Am schwersten wurde von der Krise Deutschland betroffen. Nach Beendigung des deutsch-französischen Krieges waren in Deutschland

1) Die Sozialisten stellten die Behauptung auf, daß die kapitalistische Produktion die Ungleichmäßigkeit der Einkommensverteilung immer mehr vergrößere und im Zusammenhang hiermit die Kaufkraft der unteren Klassen immer mehr abnehme. Auf die aus der Abnahme der Kaufkraft der unteren Klassen resultierende volkswirtschaftliche Unterkonsumtion sind nach Ansicht der sozialistischen Schriftsteller die Krisen im letzten Grunde zurückzuführen. Vergl. Sismonde de Sismondi, Nouveaux Principes d'Économie Politique, Paris, 2. Edition 1827, II. u. III. Buch, und Études sur l'Économie Politique, Bruxelles 1837, Bd. II, S. 222.

Nach von Tugan-Baranowsky werden die Krisen hervorgerufen: 1. durch den Widerspruch, daß die Produktionsmittel Personen angehören, welche an der Produktion nicht teilnehmen, dagegen den unmittelbaren Produzenten fehlen, und 2. durch die Desorganisation der gesamten gesellschaftlichen Produktion, während dieselbe in den einzelnen Betrieben organisiert ist. Vergl. von Tugan-Baranowsky, Studien zur Theorie und Geschichte der Handelskrisen in England, Jena 1901, S. 34.

2) Nur Frankreich blieb von ihr verschont.

die Aussichten in wirtschaftlicher Hinsicht die denkbar günstigsten. Es stand zu erwarten, daß Deutschland, nachdem es in so ruhmreichen Kämpfen seine politische Einheit sich zu erringen vermocht hatte, künftighin ein wesentlich größeres Ansehen auf dem Weltmarkt genießen werde als bisher. Sodann waren die Vorräte an industriellen Gütern während des Krieges infolge Einschränkung der Produktion und des Verbrauches an Kriegsmaterial auf ein Minimum zusammengeschmolzen. Und last not least schien die künftige Aufnahmefähigkeit Deutschlands an industriellen Produkten eine ganz enorme Steigerung durch die 5 Milliarden, welche Frankreich an Deutschland als Kriegsentschädigung zu zahlen hatte, erfahren zu haben.

Es entstand in Deutschland nach dem Friedensschluß ein wahres Spekulationsfieber. Eine Unzahl von Banken, Baugesellschaften, Eisenbahnen, Berg- und Hüttenwerken wurden gegründet. Von Mitte 1870 bis Mitte 1873 wurden 958 Aktiengesellschaften mit einen Gesamtkapital von 3600 Millionen Mark gegründet, im Jahre 1872 in Preußen allein 493 Aktiengesellschaften mit einem Kapital von 1521 Mill. Mark[1]. Von 1800—1870 wurden in Preußen nicht mehr Hochöfen, Eisenhütten und Maschinenfabriken ins Leben gerufen als in den 4 Jahren von 1871—1874.

Die Krise begann im Mai 1873 an der Wiener Börse, und zwar ergriff sie zunächst vor allem den Bankenmarkt. Mit dem Fallimente der Wechselbank am 9. Juni übertrug sie sich auch auf die deutschen Börsen. Die Effekten sanken rasch um 30—50 Proz. Verschärft wurde die Krisis noch nach Zusammenbruch der Quistorpschen Vereinsbank Anfang Oktober. Ende dieses Monates erreichte die Krise ungefähr ihren tiefsten Punkt. Verhältnismäßig erst spät — seit Anfang 1875 — übertrug sie sich auch auf die Eisenbahnen, die Eisen- und Kohlenindustrie. Das Kapitalistenpublikum hatte an seinem Vermögen immense Verluste erlitten. Viele Unternehmen mußten den Betrieb einstellen und wurden vollkommen wertlos, weil die Preise der von ihnen erzeugten Güter derartig tief gesunken waren, daß es sich nicht mehr lohnte, den Betrieb fortzusetzen.

Die Krisen treten in der Regel in Verbindung miteinander auf. Einer Kreditkrisis pflegt eine Produktionskrisis, umgekehrt einer Produktionskrisis eine Kreditkrisis zu folgen. Je nachdem die Faktoren,

1) Vergl. M. Wirth, S. 468.

welche die Kredit- oder Produktionskrisis charakterisieren, überwiegen, bezeichnet man dann die Krisis als Kredit- oder Produktionskrisis.

Auch die Handelskrisen ziehen sehr oft Kredit- und Produktionskrisen nach sich. Dagegen treten die Geld- und Effektenkrisen in der Regel in reiner Form auf.

Die Geldkrisen können aus dem Grunde, weil sie in der Regel nur von kurzer Dauer sind, die Effekten- oder Börsenkrisen, weil sie weniger den Kaufmannsstand als das Kapitalistenpublikum betreffen, keine einschneidende Wirkung ausüben. Es soll allerdings nicht geleugnet werden, daß es nicht selten vorkommt, daß Effektenkrisen Warenhandels-, Kredit- und Produktionskrisen nach sich ziehen.

II.

Die wirtschaftliche Entwicklung Deutschlands seit dem Jahre 1890.

Nachdem wir die verschiedenen Arten von Krisen kennen gelernt haben, wollen wir angeben. welcher Art unsere heutige Wirtschaftskrisis ist. Um die Diagnose richtig stellen zu können, ist es erforderlich, zunächst die Vorgeschichte der Wirtschaftskrisis, in der wir uns zur Zeit noch befinden, kennen zu lernen.

Wir müssen zurückgreifen auf die wirtschaftlichen Verhältnisse Deutschlands am Anfang des letzten Dezenniums des vorigen Jahrhunderts.

Deutschland befand sich am Ende der 70er Jahre des vorigen Jahrhunderts in einer sehr mißlichen handelspolitischen Situation. Einerseits wurde dem Auslande, das vor allem Getreide und Rohstoffe nach Deutschland exportierte, die Einfuhr infolge der Verbilligung der Schiffsfrachten und des Sinkens des Silberpreises wesentlich erleichtert. Es konnte infolge dieser beiden Umstände die Produkte der Urproduktion zu niedrigeren Preisen fortan in Deutschland anbieten als bisher. Hierunter litt vor allem die deutsche Landwirtschaft, die sich genötigt sah. ihre Produktion bedeutend einzuschränken. Andererseits wurde für Deutschland die Ausfuhr von Fertigfabrikaten, zu denen es die vom Auslande bezogenen Produkte der Urproduktion verarbeitet hatte, nach den Getreideexportstaaten, in denen die Silberwährung bestand, infolge des Fallens des Silberpreises immer schwieriger. Dadurch, daß der Silberpreis mehr und mehr sank, sank sozusagen auch der Preis aller im Auslande produzierten Waren. Der deutsche Kaufmann, der seine Waren exportierte, erhielt jetzt, wenn er das Silber, mit welchem das Ausland seine Waren bezahlte, in deutsches Geld, d. h. in Gold, umwechselte, weniger als bisher.

Deutschland wurde so einerseits vom Auslande mit Getreide und Rohstoffen überschwemmt, andererseits gelang es ihm nicht, die

mit Hilfe dieser Produkte erzeugten Fertigfabrikate im Ausland zu vorteilhaften Preisen abzusetzen.

Diese Umstände veranlaßten Deutschland, mit der bisherigen im wesentlichen freihändlerischen Handelspolitik zu brechen und zum Schutzzollsystem überzugehen. Dies geschah durch eine Reihe von Zollgesetzen. Vor allem wurden durch diese Gesetze die landwirtschaftlichen Zölle eingeführt. Ihren Abschluß fand die schutzzöllnerische Handelspolitik Deutschlands durch das Zollgesetz vom Jahre 1887. Durch dasselbe wurden die Getreidezölle beträchtlich erhöht, u. a. der Roggenzoll auf 5 M. pro Doppelzentner.

Die Zölle verhinderten jedoch nicht, daß auch nach ihrem Inkrafttreten beträchtliche Mengen landwirtschaftlicher Produkte in Deutschland eingeführt wurden, wenn auch periodisch ein Rückgang der Einfuhr eintrat. Es dauerten eben die Ursachen an — Verbilligung der Schiffsfrachten und Sinken des Silberkurses — um derentwillen die Zölle eingeführt worden waren.

Verschärft wurde die mißliche handelspolitische Situation Deutschlands noch, als im Jahre 1890 die Mac Kinley-Bill in Kraft trat, welche hohe Zollschranken gegen die Einfuhr industrieller Produkte errichtete.

Das deutsche Reich war also am Anfang der 90er Jahre des vorigen Jahrhunderts in einer ähnlichen handelspolitischen Situation wie am Ende der 70er Jahre. Die Schutzzölle, welche es eingeführt hatte, hatten kaum genügt, um den Vorsprung, den das Ausland infolge des Preisfalles des Silbers und der Verbilligung der Transportkosten dem Inland gegenüber erlangt hatte, zu paralysieren. Die Einfuhr nach Deutschland betrug im Jahre 1890 4146, die Ausfuhr nur 3327 Millionen Mark, im Jahr 1891 betrug die Einfuhr 4151, die Ausfuhr sogar nur 3176 Millionen Mark.

Man sieht, Deutschlands Handelsbilanz war stark passiv geworden. Wollte nun Deutschland seine Handelsbilanz aktiver gestalten, so blieben ihm nur zwei Wege übrig: entweder mußte es, entsprechend der hochschutzzöllnerischen Handelspolitik des Auslandes, seine Zölle auf landwirtschaftliche Produkte und Rohstoffe abermals erhöhen, oder es mußte versuchen, für seine Industrieprodukte im Auslande verstärkten Absatz zu erlangen.

Wollte Deutschland den ersteren Weg beschreiten, so lief es Gefahr, die Produktionsbedingungen seiner Industrie derartig zu erschweren, daß sie auf dem Weltmarkt im Konkurrenzkampf mit den

Staaten, in denen Freihandel bestand, wie in England, unterliegen würde.

Es blieb Deutschland folglich nur der zweite Weg übrig: Für seine Industrieprodukte im Ausland günstigere Absatzbedingungen zu erlangen zu suchen, um sie in größeren Mengen exportieren zu können. Auf seiten der liberalen und sozialdemokratischen Parteien wollte man dieses Ziel dadurch zu erreichen suchen, daß man die deutschen landwirtschaftlichen Zölle ermäßigte, wenn das Ausland seinerseits sich verpflichtete, die Zölle auf deutsche industrielle Produkte herabzusetzen. Die Wahlen von 1890 brachten der freisinnigen Partei — welche als der Vertreter dieser Idee angesehen werden kann — einen starken Zuwachs. Sie erhielt im neuen Reichstag über 70 Mandate. Der damalige Reichskanzler von Caprivi glaubte nun dieser Strömung nachgeben zu müssen und machte diese Eugen Richtersche Handelspolitik zu der seinigen.

Bestärkt wurde der Reichskanzler in dieser seiner Idee durch den Umstand, daß damals infolge der schlechten Ernte von 1891 — in dem strengen Winter von 1890/91 waren in Rußland viele Getreidefelder ausgewintert — der Getreidepreis eine exorbitante Höhe erreicht hatte. Die liberalen Parteien und Sozialdemokraten drangen daher schon im Sommer 1891 auf Ermäßigung der Getreidezölle, da die unteren Schichten der Bevölkerung unter ihrer Höhe zu leiden begannen, zumal da die Industrie schwer darniederlag und im Zusammenhang hiermit niedrige Löhne bezahlt wurden. Die Reichsregierung gab jedoch dem Drängen zunächst nicht nach. Sie wollte gerade die Herabsetzung der deutschen Getreidezölle als Kompensationsobjekt für die Ermäßigung der Industriezölle des Auslandes benutzen.

Es galt vor allem, Rußland als Absatzgebiet für die deutschen Industrieprodukte zu gewinnen, das nicht nur infolge seiner geographischen Lage, sondern auch infolge seiner geringen industriellen Entwicklung und weiten, noch der Kultur harrenden Bodenflächen als das natürliche Absatzgebiet für deutsche industrielle Erzeugnisse erschien.

Um diesen Plan durchzuführen, versuchte der Reichskanzler von Caprivi zunächst mit einigen anderen Getreide exportierenden Staaten Verträge abzuschließen und gegen entsprechende Herabsetzung der industriellen Zölle, die diese Staaten von den deutschen Industrieprodukten bei deren Einfuhr erhoben, die deutschen landwirtschaftlichen Zölle herabzusetzen. Der Reichskanzler glaubte auf diese Weise Rußland zu zwingen, einen ähnlichen Vertrag mit Deutschland abzuschließen,

um sich den deutschen Markt als Absatzgebiet für seine landwirtschaftlichen Produkte zu erhalten.

Im Spätherbst des Jahres 1891 — am 6. Dezember — wurden zunächst Handelsverträge mit Österreich-Ungarn, Italien und Belgien abgeschlossen. Diese Staaten setzten die Zölle auf deutsche industrielle Produkte herab, wogegen Deutschland seinerseits die Zölle ermäßigte die es bei der Einfuhr von Waren aus jenen Ländern erhob, vor allem setzte es seinen Getreidezoll von 5 Mark auf $3^1/_2$ Mark pro Doppelzentner herab. Am 10. Dezember 1891 wurde der Vertrag mit der Schweiz und später, im Jahre 1893, der Vertrag mit Rumänien und der mit Serbien abgeschlossen.

Außer den eben genannten Staaten genossen dieselben Zollerleichterungen eo ipso Argentinien, Ostindien und die Vereinigten Staaten von Nordamerika infolge der Meistbegünstigungsverträge, die zwischen dem deutschen Reich und diesen Staaten bestanden.

Rußland stellte sich zunächst so, als ob es kein Interesse daran hätte, dieselben Zollerleichterungen von Deutschland wie die mitteleuropäischen Staaten zu erhalten: Es kam im Sommer des Jahres 1893 zu einem Zollkrieg zwischen Deutschland und Rußland. Durch Ukas von 1./13. Juni 1893 wurde von seiten Rußlands ein Maximaltarif mit Zuschlägen von 15, 20 und 30 Proz. veröffentlicht, der gegen die Länder zur Anwendung gebracht werden sollte, die Rußland nicht auf dem Fuße der Meistbegünstigung behandelten. Die Antwort Deutschlands hierauf war die Verordnung vom 29. Juli 1893, durch welche die wichtigsten russischen Ausfuhrwaren mit dem durch das Gesetz von 1879 vorgesehenen Zollzuschlag von 50 Proz. belastet wurden. Diese Zollerhöhung erwiderte Rußland wieder mit dem Ukas vom 16./28. Juli, durch den die Zölle des Maximaltarifs für alle landwirtschaftlichen und gewerblichen Erzeugnisse Deutschlands und seiner Kolonien um 50 Proz. erhöht wurden.

Endlich gab Rußland aber doch nach und trat mit dem Reich in Zollvertragsverhandlungen, die schließlich zum Abschluß des für das deutsche Wirtschaftsleben so bedeutsamen deutsch-russischen Handelsvertrages vom 10. Februar 1894 führten[1]). Deutschland gewährte nunmehr Rußland dieselben Zollerleichterungen wie den anderen Staaten, mit denen es Handelsverträge abgeschlossen hatte, resp. in dem Verhältnis der Meistbegünstigung stand, wogegen Rußland Deutschland sehr wertvolle Konzessionen bei Einfuhr seiner industriellen Produkte machte[2]). Trotz-

1) Der Vertrag trat am 20. März desselben Jahres in Kraft.

2) Cohn, System der Nationalökonomie, III. Bd. Stuttgart 1898, S. 516.

dem hätte aller Wahrscheinlichkeit das Reich noch größere Konzessionen von Rußland erlangen können. Wenn wir damals nicht schon Österreich und den anderen obengenannten Staaten die landwirtschaftlichen Zölle herabgesetzt hätten, so hätten wir bei längerem Zuwarten damals vielleicht ohne jedwede Reduktion unserer Zölle Zollermäßigungen von Rußland erlangt, da dieses erstens ein intensives Interesse daran hatte, seine großen Getreidemassen abzusetzen, für welche Deutschland der günstigste Markt war, und zweitens, weil Rußland infolge seiner großen Eisenbahnbauten — Sibirische Eisenbahn — unsere Industrieprodukte haben mußte[1]). Durch eine verstärkte Einfuhr industrieller Erzeugnisse wurde Rußland um so schneller kultiviert. Dazu kam, daß die deutschen Industrieprodukte damals infolge der Krisis einen sehr tiefen Stand erreicht hatten.

Außerdem hatte Rußland ein Interesse daran, von den Ländern, aus denen es industrielle Produkte beziehen konnte, England zu umgehen, da dieses sein mächtigster politischer Gegner war. Rußland hatte also ein größeres Interesse den deutsch-russischen Handelsvertrag abzuschließen als Deutschland. Für das in der Industrie und dem Handel einmal angelegte Kapital Deutschlands bedeutete der Abschluß des deutsch-russischen Handelsvertrages immerhin einen Gewinn. Die Börse reagierte auch gleich nach Abschluß des Vertrages mit einer kräftigen Erholung der Effektenkurse. Die Zukunft von Deutschlands Industrie und Handel schien nunmehr gesichert. Dazu kam, daß auch die Vereinigten Staaten von Nordamerika, wo im Herbst 1892 der demokratische Präsident Cleveland gewählt worden war, im Sommer 1894 sich entschlossen, die Einfuhrzölle für industrielle Erzeugnisse zu reduzieren und den bis dahin bestehenden Kinley-Tarif durch den Wilson-Tarif zu ersetzen. Man kann sagen, daß nach Abschluß des deutsch-russischen Handelsvertrages die vergangene Hochkonjunktur ihren Anfang genommen hat[2]).

Die erfreulichste Erscheinung hierbei war zunächst das endliche Steigen der heimischen Anleihen, besonders der 3prozentigen Reichsanleihen und Konsols, die trotz des schlechten Ganges der Industrie

1) Deutschland ist für Rußland der bedeutendste Abnehmer seiner Erzeugnisse, dagegen ist Deutschlands größter und zahlungsfähigster Abnehmer seit langem Großbritannien.

2) Vergl. Schriften des Vereins für Sozialpolitik, Bd. CVI. Die Störungen im deutschen Wirtschaftsleben während der Jahre 1900 ff., Leipzig 1903, II. Vogelstein, Die rheinisch-westfälische Montan- und Eisenindustrie, S. 82.

und des niedrigen Diskontes sich bisher nicht zu erholen vermochten[1]). Das Geld, welches bis dahin in den Kassen der Haute-Finanz gelegen hatte, wagte sich jetzt wieder auf den Markt. Namentlich trat England als Käufer für deutsche Anleihen auf. Es begann eine Periode des Sinkens des Zinsfußes und im Zusammenhang hiermit eine Konversionsära. Die 3prozentige Reichsanleihe und preußische konsolidierte Staatsanleihe erreichte im Frühjahr 1895 den Parikurs.

Gleichzeitig waren auch Eisenbahnaktien, sowie Bank- und Industriepapiere beträchtlich im Kurs gestiegen. Die Bochumer Gußstahlaktie, das tonangebende Montanpapier, deren Kurs zurzeit der größten wirtschaftlichen Depression fast bis auf Pari gesunken war, erreichte im Sommer 1895 einen Kurs von 182 Proz., trotzdem die Gesellschaft nur 5 Proz. Dividende für das Geschäftsjahr 1894—95 verteilen konnte[2]).

Damit war die erste Etappe der letzten großen Hochkonjunktur erreicht. Die industrielle Lage hatte sich zwar seit Abschluß des deutsch-russischen Handelsvertrages gebessert, aber nicht in dem Maße, daß ein derartiges Steigen der Industriepapiere gerechtfertigt gewesen wäre. Es mußte daher über kurz oder lang eine Ernüchterung der optimistischen Stimmung, welche bis dahin an der Börse vorgeherrscht hatte, und im Zusammenhang hiermit ein Fallen der Kurse eintreten.

Im Herbst 1895 erfolgte der erste kleine Vorkrach. Der 9. November war ein sogenannter schwarzer Tag an der Börse. Für eine ganze Anzahl von Börseneffekten konnten keine Kurse notiert werden, da keine Käufer vorhanden waren, welche die hochgestiegenen Effekten zu den bis dahin bezahlten Kursen aufzunehmen gewillt waren. Andere Effekten wiederum stürzten bisweilen um nicht weniger als 10 Proz.

---

1) Eine Ausnahme machten nur die mit 4 Proz. verzinslichen Effekten, vor allem die 4 prozentige Reichsanleihe und 4 prozentige preußische konsolidierte Staatsanleihe, da man befürchtete, daß bei weiter zunehmender Flüssigkeit des Geldmarktes die betreffenden Anleihen konvertiert werden könnten.

2) Die Eisenpreise bilden nach von Tugan-Baranowsky „das sicherste und unfehlbarste Barometer für die allgemeine Stimmung des Warenmarktes und den Zustand der Industrie. Der industrielle Zyklus spiegelt sich vollkommen in der Bewegung der Eisenpreise: mit dem Aufschwung steigen auch die Preise des Eisens, die Krisis und die Depression kommen in einem Sinken dieser Preise zum Ausdruck. Diese auffallende Abhängigkeit ist damit zu erklären, daß das Eisen das wichtigste Material ist, aus dem Maschinen, Instrumente, Schienen, Schiffe und überhaupt Produktions- und Transportmittel gemacht werden". Vergl. von Tugan-Baranowsky, Studien zur Theorie und Geschichte der Handelskrisen in England. Jena 1901, S. 234 u. 235.

im Kurse. In den folgenden Monaten trat jedoch wieder eine Erholung ein. Die Börsenspekulationswerte eilen von nun an ihrem Zenit zu, den sie im Sommer des Jahres 1899 erreichen sollten. Und auch die Anlageeffekten vermochten sich zu erholen, da der Geldmarkt fortgesetzt flüssig blieb. Man geht jetzt in Deutschland fast ganz allgemein zu dem $3^1/_2$ prozentigen Zinsfuß für sicherste Anlagen über, und im Zusammenhang hiermit erfolgen umfangreiche Konversionen. Mit der großen Konversion der 4 prozentigen Reichsanleihe und 4 prozentigen preußischen konsolidierten Staatsanleihe in $3^1/_2$ prozentige Titres im Sommer 1897 erreicht die rückläufige Bewegung des Anlagezinsfußes ihr Ende.

Der Diskont begann gleich nach erfolgter Konversion eine steigende Richtung einzuschlagen. Die umfangreichen Konversionen hatten den Anlagemarkt stark mobilisiert. Die Kapitalisten, unzufrieden mit der Reduktion des Zinsfußes, suchten auf dem Aktienmarkt Anlage für ihr Kapital. Sie verkauften ihre sicheren Anlagepapiere und kauften dafür, wenn nicht direkt Industrieaktien, so doch Bankaktien. Bestärkt hierin wurden sie durch den Umstand, daß nach Abschluß des Handelsvertrages mit Rußland sich die Geschäftslage mit jedem Jahre verbessert hatte und sich noch weiter zu bessern schien. Die Aktien hatten freilich schon einen so hohen Kursstand erreicht, daß die guten Aussichten zum größten Teil bereits eskomptiert waren. Kaufte das Publikum derartige im Kurse hochstehende Aktien für seine Anlagewerte, so fuhr es immer noch verhältnismäßig gut, wenn es wenigstens die Aktien von altrenomierten Geschäften erwarb. In vielen Fällen kaufte es aber auch die Aktien von erst neu ins Leben gerufenen Unternehmungen. Infolge der starken Nachfrage nach industriellen Werten hatte besonders seit dem Jahre 1895 die Haute-Finanz neue industrielle Unternehmungen ins Leben gerufen.

Es wurden gegründet:

1895	161	Gesellschaften	mit	250 680 000	Mark	Kapital
1896	182	„	„	268 500 000	„	„
1897	254	„	„	380 470 000	„	„
1898	329	„	„	463 620 000	„	„
1899	364	„	„	544 390 000	„	„
1900	261	„	„	340 460 000	„	„

Die Aktien der verschiedenen neu gegründeten Gesellschaften wurden dem Publikum unter Vorspiegelung großer Gewinnchancen zum Kauf angeboten. Die Emissionen hatten derartige Summen von

Kapitalien absorbiert, daß das Steigen des Diskonts mit geringen Unterbrechungen weitere Fortschritte machte. Auch der Anlagezinsfuß erfuhr im Laufe der Zeit infolge des fortwährend versteiften Geldstandes eine allmähliche Erhöhung, und im Zusammenhang hiermit trat ein Fallen der Kurse der konvertierten Staatsanleihen ein.

Durch die oben erwähnten Neugründungen, nicht so sehr durch unseren steigenden Export, nahm unsere Industrie ihren gewaltigen Aufschwung in der letzten Hälfte des letzten Dezenniums des vorigen Jahrhunderts. Es wurden namentlich Klein- und Straßenbahnen ins Leben gerufen.

Man kann sagen, daß vom Sommer 1897 an der industrielle Hochgang Dimensionen annahm. Der Herbst, welcher infolge seiner Geldversteifung in der Regel einen Tiefgang der Kurse zu bringen pflegt, brachte in diesem Jahre eine Hausse. Mit diesem Jahre setzten auch die hohen Dividenden der an der Hochkonjunktur vor allem beteiligten Montan- und Maschinenindustrie ein. Die Eisen- und Kohlenindustrie war in eine glänzende Lage gekommen. Die Werke waren auf drei bis vier Quartale mit Aufträgen versehen und konnten beträchtliche Preiserhöhungen für ihre Fabrikate erzielen.

Der Enthusiasmus der Börse wurde um diese Zeit noch gesteigert durch die Erwerbung Kiautschous durch das Reich. Die Aufteilung Chinas schien damals in Fluß zu kommen und den beteiligten europäischen Mächten aus der Aufschließung dieses Landes ein beträchtlicher kommerzieller Gewinn zu erwachsen. War doch China mit Naturschätzen aller Art reich ausgestattet, die nur der Hebung bedurften, und von einer großen anspruchslosen, fast zu genügsamen Bevölkerung bewohnt, die nur richtig geleitet sein wollte, um auf eine höhere Kulturstufe zu gelangen.

Das Augenmerk der europäischen Staaten war bekanntlich zunächst darauf gerichtet, von China Konzessionen zum Bau von Eisenbahnen zu erwerben. Man glaubte durch die Eisenbahnen das Land am ehesten aufzuschließen und hoffte, daß sich dieselben bei der dichten und arbeitsamen Bevölkerung, wenn letztere einmal durch umfangreiche Erwerbsgelegenheiten zu höherem Lohne gelangt sei und im Zusammenhang hiermit ihre Bedürfnisse vermehrt hätte, auch rentieren würden. Außerdem begann man die reichen Kohlenfelder auszubeuten. Die Kohlen liegen in China zum Teil bis an den Tag. Durch die Industrialisierung Chinas erhielten denn tatsächlich auch die großen europäischen Staaten neue große Aufträge zur Lieferung von Produkten des heimischen Gewerbfleißes.

Im Frühjahr das folgenden Jahres brach der spanisch-amerikanische Krieg aus. Durch denselben trat nur ganz vorübergehend eine Abschwächung der Börsentendenz ein. Der Krieg wirkte eher als Haussemotiv: Er absorbierte grosse Kapitalmassen und brachte der Industrie verstärkte Beschäftigung infolge des Bedarfs an Kriegsmaterial. Außerdem schien die Welt um ein Stück weiter erschlossen zu werden, als dies bisher der Fall war. Es stand zu erwarten, daß unter der amerikanischen Herrschaft die von Amerika eroberten Gebiete Cuba, Portorico und die Philippinen einen großen wirtschaftlichen Aufschwung nehmen würden und dadurch auch der Handel der europäischen Nationen mit diesen Gebieten gehoben werden würde.

Im Herbst 1898 trat infolge Versteifung des Geldmarktes eine Abschwächung der Börsentendenz ein. Der Diskont wurde damals von der Reichsbank auf 6 Proz. gesteigert. Als aber nach Weihnachten das Geld wieder flüssiger wurde, begannen die Aktienkurse von neuem ihre Aufwärtsbewegung fortzusetzen. Bochumer Gußstahlaktien, die am Anfang der 90er Jahre nur wenig über 100 Proz. notiert hatten, erreichten um Pfingsten 1899 einen Kurs von 286 Proz. Vor allem waren es jetzt die Kohlenaktien, die von der Spekulation bevorzugt wurden, wie Hiberniaaktien, Harpener und Gelsenkirchener Aktien. Der Bedarf der Eisen- und Maschinenindustrie nach Brennmaterial war im Laufe der Jahre derartig gewachsen, daß die großen Werke den Bedarf nicht mehr befriedigen konnten. Die Kohlenpreise beginnen seit jener Zeit auf eine exorbitante Höhe zu steigen.

Der Sommer 1899 brachte eine Stagnation des Börsengeschäfts und der Herbst nach Ausbruch des südafrikanischen Krieges eine Abschwächung der Börsentendenz. Der Diskont erreichte im Herbst dieses Jahres seinen höchsten Stand, den er seit Gründung der Reichsbank eingenommen — 7 Proz.[1]).

Am Anfang des neuen Jahres — 1900 — erholten sich die Effektenkurse noch einmal — es war das letzte Mal in der großen Hochkonjunktur des letzten Dezenniums des 19. Jahrhunderts. Sämtliche Kurse erreichten ungefähr wieder ihren höchsten Stand.

1) Der Diskont betrug vom 3. Oktober 1899 bis 18. Dezember 1899 6 Proz., vom 19. Dezember 1899 bis 11. Januar 1900 7 Proz. vom 12. Januar 1900 bis 26. Januar 1900 6 Proz. und vom 27. Januar 1900 bis 12. Juli 1900 $5\frac{1}{2}$ Proz. Vergl. Schriften des Vereins für Sozialpolitik, Bd. CX. Die Störungen im deutschen Wirtschaftsleben, während der Jahre 1900 ff., Helfferich, Der deutsche Geldmarkt 1895—1902, S. 35.

Am Osterdienstag 1900 begann die Katastrophe: Das Jahr 1900 wurde das verlustbringendste Jahr für die deutsche Volkswirtschaft seit dem 70er Krach. Die Kurse der tonangebenden Börseneffekten begannen jetzt geradezu zu stürzen.

Durch den amerikanischen Großspekulanten Gates wurden infolge umfangreicher Baissespekulationen die enorm hohen amerikanischen Eisenpreise derartig geworfen, daß der amerikanische Eisenmarkt alsbald gründlich verflaute.

Diese ungünstige Börsentendenz übertrug sich auf die deutschen Börsen und zwar verflauten hier zunächst die Effektenmärkte. Der Pessimismus der Börse wurde noch verstärkt, als in China der sogenannte Boxeraufstand ausbrach. Man fürchtete, daß durch denselben die Ausfuhr deutscher Industrieprodukte nach China zurückgehen würde. Kursrückgänge von 10 Prozent an einem Tage gehörten nicht zu den Seltenheiten. Die deutsche Industrie war zwar im Sommer 1900 noch gut beschäftigt, wie die Leiter der großen Eisenwerke versicherten. Man sprach daher nur von einer Effektenkrisis und nicht von niedergehenden Konjunkturen. Aber bald zeigte es sich, daß man es doch mit letzteren zu tun hatte. Die Bestellungen bei den großen industriellen Etablissements liefen nicht mehr so zahlreich ein, und die Preise der Industrieprodukte fielen — eine Folge der infolge der gesunkenen Kurse geschwächten Kaufkraft des Volkes.

Zunächst traf die Krisis die Maschinenindustrie, vor allem die Werkzeugmaschinenbranche. Auch das Baugewerbe wurde mit zuerst getroffen, das schon längere Zeit unter hohen Baumaterialpreisen und hohem Hypothekenzinsfuß gelitten hatte[1]). Als später die Nachfrage nach Wohnungen infolge der wirtschaftlichen Depression abnahm und gleichzeitig die Herstellungskosten im Baugewerbe — die Preise der Baumaterialien und die Arbeitslöhne — sich bedeutend ermäßigten, erfolgten starke Entwertungen der im Baugewerbe angelegten Kapitalien und im Zusammenhang hiermit zahlreiche Subhastationen von Grundstücken. Es kam im Herbst 1900 zu dem Zusammenbruch der sogenannten Spielhagen-Banken (der Preußischen Hypotheken-Aktienbank und der deutschen Grundschuldbank)[2]).

Auch die Eisenindustrie begann schwer zu leiden. Der Kurs der Aktien des Bochumer Gußstahlvereins, der, wie oben erwähnt,

1) Vergl. Eulenburg, Die gegenwärtige Wirtschaftskrise. Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik, 3. Folge, Bd. XXIV. Jena 1902, S. 359 u. 360.

2) Vergl. Schriften des Vereins für Sozialpolitik, Bd. CX. Die Störungen im deutschen Wirtschaftsleben während der Jahre 1900 ff. Helfferich, Der deutsche Geldmarkt 1895—1902, Leipzig 1903, S. 74.

tonangebend auf dem Eisenmarkt ist, war von Mitte April bis Mitte August 1900 um 100 Proz. — von cr. 286 Proz. auf 186 Proz. — gefallen, um sich späterhin noch um weitere 20 Proz. zu ermäßigen.

Seit November besserte sich die Börsentendenz, wohl eine Folge der Erholung, welche an den amerikanischen Börsen eintrat. Hier hatte die Krisis am heftigsten gewütet, aber es trat hier auch am ehesten die Gesundung ein. Es erfolgten hier im neuen Jahr — 1901 — große Verschmelzungen im Eisen- und Transportgewerbe, durch welche die Produktionskosten der amerikanischen Industrie bedeutend herabgesetzt wurden und ihr dadurch der Wettbewerb auf dem Weltmarkt wesentlich erleichtert wurde. Die Erholung der deutschen Börsen dauerte bis Ende April an, als der amerikanische Markt vorübergehend wieder in Schwäche verfiel.

Die deutsche Wirtschaftskrisis eilte jetzt rasch ihrem Tiefpunkt zu. Es erfolgten die Zusammenbrüche der Pommerschen Hypotheken-Aktienbank in Berlin und der Mecklenburg-Strelitzschen Hypothekenbank in Neustrelitz und am Morgen des 25. Juni die Zahlungseinstellung der Leipziger Bank. Kurz darauf stellte auch die mit letzterer liierte Kasseler Trebertrocknungsgesellschaft die Zahlung ein. Beide Gesellschaften gerieten bekanntlich in Konkurs. Mit jenem Tage begannen die Effektenkurse von neuem rasch zu stürzen. Die Aktien sämtlicher Industriebanken, wie Dresdener, Darmstädter, Berliner Bank, Nationalbank, fielen beträchtlich im Kurse. Aber auch die Industrieaktien erlitten weitere bedeutende Kurseinbußen.

Dagegen konnte der Anlagemarkt von der Krisis profitieren. Das Publikum legte das für die aus Angst verkauften Effekten erzielte Geld in sicheren Papieren an. Die Nachfrage nach Fonds wurde noch dadurch verstärkt, daß das Publikum seine Gelddepositen bei den Banken zurückzog und die freiwerdenden Gelder in ersteren anlegte.

So kam es, daß kurz nach Zusammenbruch der Leipziger Bank 3 Proz. Sächsische Rente an einem Tage um cr. 2 Proz. stieg — ein Papier, welches unter normalen Verhältnissen nur um $^1/_{10}$ Proz. von einem Tag zum andern zu schwanken pflegt.

Die Krisis erreichte ungefähr Anfang August ihren Tiefpunkt. Von da an trat eine leichte Erholung, später aber wieder eine Verschlimmerung ein.

Die Krisis hatte jetzt fast alle Gewerbe ergriffen. Nur die Kohlenindustrie vermochte ihr zu trotzen. Das Kohlensyndikat schränkte die Produktion immer entsprechend dem geringeren industriellen Bedarf ein und hielt so die Preise ungefähr auf ihrer bisherigen enormen

Höhe, die sie seit dem Frühjahr 1900 nach dem Ausbruch des großen böhmisch-sächsischen Bergarbeiterstreiks erreicht hatten.

Auch kam diesem Industriezweig zu statten, daß England, um teilweise die Kosten des Burenkrieges zu decken, seit dem Frühjahr 1901 einen Ausfuhrzoll auf Kohlen gelegt hatte. Für die übrigen Industriezweige, die der Kohlen als Brennmaterial bedurften, verschärften die hohen Kohlenpreise die Krisis beträchtlich.

Einen derartigen Ausgang des industriellen Enthusiasmus, dem man sich in Deutschland seit Abschluß des deutsch-russischen Handelsvertrages hingegeben hatte, hatte man in jener Zeit um so weniger erwartet, als auch die Landwirtschaft in eine äußerst bedrängte Lage geraten war. Durch die Herabsetzung der Getreidezölle waren nicht nur infolge der verschärften Konkurrenz des Auslandes auf dem inländischen Markt die Preise ihrer Produkte bedeutend herabgedrückt worden, sondern es waren ihr auch infolge der industriellen Hochkonjunktur der Kredit und die Arbeitskräfte beträchtlich verteuert resp. ganz entzogen worden.

Bis gegen Ende Oktober bewegte sich die Krisis auf ihrem tiefsten Niveau[1]. Seit jener Zeit begann die Krisis zu weichen. Die Effektenkurse begannen sich jetzt allmählich wieder zu heben. Die niedrigen Kurse reizten viele Kapitalisten an, Effekten zu erwerben. Bank- und Industrieaktien stiegen beträchtlich im Kurse. Die Haute-Finanz arbeitete jetzt wieder nach oben. Im November verkündigte der Reichsbankpräsident Koch in seiner Münchener Rede, daß die Krisis, wenn auch nicht in jedem einzelnen Gewerbezweige, so doch im allgemeinen ihren Tiefpunkt überschritten habe.

Die ersten Anzeigen einer Besserung der industriellen Tätigkeit zeigten sich im Dezember 1901 im Textilgewerbe.

Die Krisis in der Textilindustrie war älteren Datums als die in der Eisen- und Maschinenindustrie. Sie war hier schon Ende der 90er Jahre des vorigen Jahrhunderts eingetreten[2]. Der Gesundungsprozeß war daher in diesem Gewerbezweig schon weiter vorgeschritten. Der Textilindustrie kam vor allem die Mode zu statten, die einen umfangreichen Bedarf an Stoff bedingte.

Auch im Baugewerbe begann seit jener Zeit die Lage sich zu bessern. Der niedrige Zinsfuß, welcher mittlerweile eingetreten war,

1) Bis ungefähr zum 23. Oktober.

2) Schriften des Vereins für Sozialpolitik, Bd. CVII, Steller, Die Maschinenindustrie Deutschlands, S. 11.

die billigen Rohmaterialpreise und niedrigeren Löhne veranlaßten viele Kapitalisten ihre verfügbaren Kapitalien in Häusern zu investieren. Daher beginnen auch im neuen Jahr die Hypothekenbanken wieder bessere Geschäfte zu machen.

Die anderen Industriezweige vermochten sich nicht zu heben. Zwar trat an der Börse eine ganz allgemeine Erholung der Börsenkurse ein, allein eine Besserung der Geschäftslage der betreffenden Gewerbezweige zeigte sich nicht. Auch nach Beendigung des südafrikanischen Krieges im Juni 1902 besserte sich die industrielle Lage noch nicht. Nur durch den Export, vor allem nach den Vereinigten Staaten von Nordamerika — freilich nur zu äußerst niedrigen, verlustbringenden Preisen — waren die großen Eisenwerke imstande, ihre Produktion soweit aufrecht zu erhalten, daß sie sich ihren Arbeiterstamm sicherten.

Im Herbst 1902 wurde die Stimmung an der Börse wieder eine bessere. Die Besserung erfaßte jetzt den Zuckermarkt, der infolge großer Ernten in eine sehr mißliche Lage gekommen war. Das Jahr 1902 brachte eine bedeutend geringere Ernte und im Zusammenhang hiermit seit September 1902 eine beträchtliche Steigerung des Zuckerpreises, die sich bis ins neue Jahr fortsetzte. Im Baugewerbe und vor allem in der Textilindustrie machte die Besserung der geschäftlichen Tätigkeit während des Jahres 1902 weitere Fortschritte. Dagegen verschärfte sich die Krisis in der Maschinenindustrie, vor allem der Werkzeugmaschinenbranche.

Im neuen Jahre — 1903 — trat eine fast allgemeine Steigerung der Börsenkurse ein. Diesmal schien die Steigerung allerdings in vielen Fällen innerlich berechtigt zu sein. Die großen Eisenwerke erhielten jetzt wieder reichlichere Aufträge, namentlich begann sich der inländische Bedarf zu heben. Im Mai begann die Börse infolge der Unruhen auf dem Balkan und der Verschlechterung der Tendenz der Neuyorker Börse von neuem zu verflauen. Im August und September erholten sich die Kurse wieder bis zu ihrem Stand am Ende des ersten Quartals.

Anregung erhielt die Spekulation jetzt vor allem dadurch, daß in einigen der bedeutendsten Industriezweige das Bestreben sich zeigte. Syndikate zu bilden. Zunächst stimulierte die bevorstehende Erneuerung des Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikats. Die Kurse der Kohlenaktien erfuhren im Herbst 1903 wesentliche Steigerungen. Im Mittelpunkt dieser Bewegung standen die Aktien der Gelsenkirchener Bergwerksgesellschaft. Der Kurs dieser Aktien stieg von ca. 184 Proz.

auf 224 Proz. Ende Dezember. Auch Zementaktien, die schon im August gestiegen waren, setzten ihre Steigerung fort, da die Gesellschaften fast allgemein höhere Dividenden zu verteilen vermochten und die Aussichten infolge der bevorstehenden großen Kanalbauten sich günstiger gestalteten. Auch dieser Industrie gelang es, wenn auch zunächst nur teilweise, sich zusammenzuschließen. Die günstige Börsenstimmung übertrug sich auch auf den Markt der Maschinenaktien und auf den der Banken. Auf dem Bankenmarkte stimulierte vor allem die in Aussicht genommene engere Verbindung der Dresdener Bank mit dem Schaafhausenschen Bankverein in Form einer Interessengemeinschaft. Nur Eisenaktien vermochten wenig von der günstigen Börsentendenz zu profitieren. Zwar erhielt auch auf diesem Marktgebiet die Spekulation durch eine in Aussicht genommene große Vereinigung aller deutschen Eisenwerke, den sogenannten Stahlwerksverband, Anregung, allein die Schwierigkeiten, die sich seiner Bildung entgegenstellten, waren vorerst noch unüberwindlich.

Ungefähr Mitte Dezember geriet die Hausse zum Stillstand, als Befürchtungen wegen Ausbruch eines Krieges zwischen Rußland und Japan auftraten. Trotzdem die Aussichten auf ein Zustandekommen des Stahlwerksverbandes immer bessere wurden, konnten sich die Kurse der Eisenaktien infolge fortwährender Kriegsbefürchtungen im Januar nur wenig heben. Als dann am 7. Februar Japan ganz unerwartet seine diplomatischen Beziehungen zu Rußland abbrach, stürzten am 8. und 9. Februar die Kurse der meisten Spekulationseffekten um mehrere Prozent am Tage. Deutsche Bankaktien fielen von 223,60 Proz. am 6. Februar auf 217,90 Proz. am 8. Februar und 214,75 Proz. am 9. Februar und Bochumer Gußstahlaktien von 190,25 Proz. am 6. Februar auf 187 Proz. resp. 180,60 Proz.

Beide Tage waren sogenannte schwarze Tage der Börse. Sie wären noch viel schlimmer verlaufen, wenn die Großfinanz nicht durch Interventionskäufe eingegriffen hätte. Darauf ist es wohl auch zurückzuführen, daß noch im Laufe derselben Woche eine wesentliche Beruhigung der Börse eintrat. Eine zuversichtlichere Auffassung der Marktlage griff jedoch erst nach Gründung des Stahlwerksverbands am 1. März 1904 Platz. Vor allem befestigte sich aber die Börsentendenz, als es nach Abschluß des englisch-französischen Kolonialvertrages sicher geworden war, daß England und Frankreich nicht mit in den Krieg verwickelt würden und der letztere auf Ostasien lokalisiert werden würde. Dazu kam, daß die erwartete Besserung

der Lage der Eisenindustrie nach Gründung des Stahlwerksverbandes auch wirklich eingetreten war. Die Konsumenten hatten in der Meinung, daß der Verband nicht zustande kommen werde und im Zusammenhang hiermit die Preise später fallen würden, bisher nur ihren dringendsten Bedarf an Eisenfabrikaten gedeckt. Sie traten jetzt mit neuen großen Bestellungen hervor. Der Verband war daher in der Lage, die Preise für einzelne Eisenfabrikate zu erhöhen.

Als später die Kauflust auf dem amerikanischen Eisenmarkt nachließ, trat auch in Deutschland im Eisengeschäft ein Stillstand ein. Die Verbraucher wollten die vom Stahlwerksverband festgesetzten höheren Preise nicht mehr bewilligen und suchten, nachdem sie ihren dringendsten Bedarf gedeckt hatten, sich so viel wie möglich vom Markt zurückzuziehen. Die hieraus resultierende Verminderung des inländischen Bedarfs mußte um so schwerer empfunden werden, als auch die Ausfuhr an Eisenfabrikaten gegenüber dem vergangenen Jahr beträchtlich abgenommen hatte.

Die Meinung auf dem Montanmarkt blieb aber trotz alledem nach wie vor eine zuversichtliche. Es stand zu erwarten, daß die bisher dem Stahlwerksverband noch nicht angehörenden oberschlesischen Werke demselben demnächst beitreten oder sich in Form eines oberschlesischen Stahlverbandes zusammenschließen würden. Und noch mehr: Es wurden mit mehreren Staaten — England, den Vereinigten Staaten von Nordamerika, Frankreich und Belgien —, welche vor allem mit Deutschland auf dem Weltmarkt konkurrierten, Verhandlungen wegen Abschluß eines internationalen Schienenverbandes und sogar eines internationalen Stahlwerksverbandes gepflogen. Ersterer hatte Aussicht in nicht zu ferner Zeit zustande zu kommen.

Einen neuen Impuls erhielt die Börse Ende Juli, als der preußische Handelsminister Möller an die Bergwerksgesellschaft Hibernia mit einem Kaufgebot herantrat. Die Aktionäre dieser Gesellschaft sollten für je 3000 Mark nominal 8000 Mark nominal 3 proz. konsolidierte preußische Staatsanleihe erhalten. Das Angebot entsprach einem Kurs von ungefähr 240 Proz. Bei Annahme der staatlichen Offerte wären dem Aktienmarkt 128,4 Millionen Mark zugeflossen, da das Aktienkapital der Gesellschaft 53 $^1/_2$ Millionen Mark betrug. Gesteigert wurde der Optimismus der Börse, als es verlautete, daß die Interessenten mit dem staatlichen Gebot, obwohl es eine bedeutende Steigerung des Wertes der Aktien gegenüber ihrem bisherigen Kurs — die Aktien hatten noch im Sommer des vergangenen Jahres ca. 180 Proz. notiert —

bedeutete, nicht zufrieden gestellt wären, da die Gesellschaft innerlich außerordentlich gut fundiert wäre und infolge ihres bedeutenden Besitzes an Grubenfeldern große Zukunftschancen hätte[1]).

Es war nun offenkundig, daß auch die Aktien der beiden anderen gleichrangigen Kohlenwerksgesellschaften, der Gelsenkirchener und Harpener Bergwerksgesellschaft, früher bedeutend unterwertet worden waren[2]) und die seit dem Herbst des vergangenen Jahres erfolgte Steigerung der Kurse der Kohlenwerksaktien schien nunmehr innerlich berechtigt.

Vor allem stiegen jetzt die Harpener Aktien, die bisher am wenigsten an der Steigerung der Kohlenaktien teilgenommen hatten. Auch bezüglich dieser Bergwerksgesellschaft tauchten Verstaatlichungsgerüchte auf.

Seinen Höhepunkt erreichte der Optimismus der Börse, als am letzten Werktage des Juli die Dividende des Bochumer Gußstahlvereins bekannt wurde. Sie lautete auf 10 Proz. gegenüber 7 Proz. in den beiden Vorjahren. Die Aktien, die noch am 20. Juli 185,10 Proz. gestanden hatten, stiegen an diesem Tage von 192 Proz. auf 197 $^3/_4$ Proz. und am 1. August auf 205,60 Proz. Nun war es klar, daß die Eisenindustrie im vergangenem Jahre wesentlich besser gearbeitet hatte und die optimistischen Beurteiler des deutschen Wirtschaftslebens Recht gehabt hatten. Es erfolgte jetzt eine ganz allgemeine Steigerung der Eisen- und Kohlenaktienkurse[3]). Im September und Oktober trat wieder eine Abschwächung der Börsentendenz ein. Ein Umschwung zum Bessern schien wieder einzutreten, als die Kanalkommission des preußischen Abgeordnetenhauses zur Beratung der Kanalvorlage — von der es feststand, daß sie in der Hauptsache bewilligt wurde — am 19. Oktober zusammentrat, und als es bekannt wurde, daß der Zar den Befehl erteilt hatte, die Sibirische Eisenbahn zweigleisig auszubauen. Es war klar, daß bei Ausführung derartig großer Projekte die deutsche Industrie große Aufträge erhalten mußte.

---

1) Da man glaubte, daß der Staat sein Gebot erhöhen würde, und die Großindustrie unter allen Umständen eine Verstaatlichung des Bergbaues verhindern wollte, so entstand in den nächsten Monaten eine große Nachfrage nach Hiberniaaktien und im Zusammenhang hiermit stieg der Kurs fortwährend. Die Aktien erreichten am 26. Oktober einen Kurs von 290 Proz.

2) Auch die Kurse dieser Aktien hatten im Sommer des Jahres 1903 auf circa 180 Proz. gestanden.

3) Am 9. August notierten die Gelsenkirchener und Harpener Aktien 237 Proz. resp. 228 Proz.

Unterbrochen wurde die günstige Börsentendenz durch den Huller Zwischenfall. Als es aber feststand, daß es nicht zu einem Kriege zwischen Rußland und England kommen werde und der Streitfall durch ein Schiedsgericht friedlich beigelegt werden würde, geriet die Hausse wieder in Fluß. Die Anregung ging auch diesmal vor allem von den Vereinigten Staaten von Nordamerika aus. Es begannen hier jetzt Kupfer und Eisen im Preise zu steigen und im Zusammenhang hiermit trat an der Fondsbörse eine ganz bedeutende Steigerung der Kupfer- und Eisenwerte, vor allem der ersteren, ein. Zum vollen Ausbruch kam die Hausse in der Union nach der Wiederwahl Roosevelts zum Präsidenten der Republik am 8. November 1904. Die günstige Börsentendenz, welche in den Vereinigten Staaten für Kupfer- und Eisenwerte bestand, übertrug sich auch auf den deutschen Markt. Es trat in Deutschland eine beträchtliche Erhöhung der Kupferpreise ein [1]) und auch der Stahlwerksverband konnte einige Preiserhöhungen vornehmen. Vor allem waren es in Deutschland die Eisenaktien, welche bedeutend im Kurse anzogen [2]). Es stiegen z. B. Bochumer Gußstahlaktien von 213,90 Proz. am 27. Oktober auf 234,60 Proz. am 28. November, die Aktien der Bergwerksgesellschaft „Phönix" von 161 1/4 Proz. auf 173 Proz. und die des Hörder Bergwerksvereins von 147 Proz. auf 170 Proz. Beunruhigt wurde die Börse etwas durch den Abbruch der deutsch-österreichischen Handelsvertragsverhandlungen. Man glaubt jedoch, daß die gegenwärtig bestehenden Schwierigkeiten noch behoben werden. Ein definitives Scheitern der Verhandlungen mit der befreundeten Monarchie wäre vor allem aus politischen Gründen zu bedauern [3]).

Zur Zeit ist die Tendenz der Börse wieder sehr fest auf das Gerücht hin, daß eine Preisvereinbarung zwischen den deutschen, belgischen, englischen und französischen Stahlfabrikanten über Schienen in London unterzeichnet worden sei [4]).

---

1) Die Steigerung des Kupferpreises war in Deutschland ebenso wie in der Union eine Folge des größeren Bedarfs an Kupfer seitens der elektrischen Industrie.

2) Besonders als Mitte November die Kanalkommission des preußischen Abgeordnetenhauses in erster Lesung den Bau des Dortmund-Rheinkanals, sowie die Kanalisation der Lippe und der Weser bewilligt hatte.

3) Neuestens erklärte der deutsche Reichskanzler im Reichstag in der Sitzung vom 9. Dezember, daß infolge der dem Reich von österreichisch-ungarischer Seite gemachten Mitteilungen Aussicht vorhanden sei, mit diesem Nachbarstaate zu dem gewünschten Einverständnis zu kommen.

4) Der internationale Schienenverband ist, wie nunmehr feststeht, in London zustandegekommen. Auch sollen die Verhandlungen, welche schon seit längerer

Große Hoffnungen setzt man an der Berliner Börse auf den neuen deutsch-russischen Handelsvertrag, der bereits von dem deutschen Reichskanzler Grafen von Bülow und dem Präsidenten des russischen Ministerkomitees von Witte unterzeichnet worden ist. In dem neuen Vertrag werden vor allem die deutschen Getreidezölle beträchtlich erhöht werden. Ja, es ist sogar nicht ausgeschlossen, daß Rußland dem deutschen Reiche weitere bedeutende Konzessionen gemacht hat und die Zölle, die es bisher von den deutschen Industrieprodukten bei deren Einfuhr erhob, ermäßigt hat. Deutschland dagegen scheint Rußland als Äquivalent hierfür die Konzession gemacht zu haben, eine größere Anleihe in Deutschland aufnehmen zu dürfen. Sobald der neue Vertrag in Kraft getreten sein wird, werden sich die Verhältnisse in der deutschen Industrie wieder konsolidieren, und es wird wieder eine Nachfrage nach den Waren der verschiedensten Arten entstehen, die sich bisher aus übergroßer Ängstlichkeit nicht hervorgewagt hatte. Es steht sogar zu erwarten, daß in den nächsten Jahren, vor allem nach Beendigung des russisch-japanischen Krieges, unsere Industrie und unser Handel einem großen Aufschwung entgegengehen werden, durch welchen die Wunden, welche die schwere Krisis am Anfang des 20. Jahrhunderts geschlagen hat, geheilt werden.

Zeit zwischen dem deutschen Stahlverband und dem amerikanischen Stahltrust in London bezüglich einer Verständigung über den Wettbewerb in den neutralen Gebieten gepflogen worden sind, einen günstigen Verlauf genommen haben.

III.

Über das Wesen unserer heutigen Wirtschaftskrisis.

Nachdem wir im vorhergehenden Kapitel die wirtschaftliche Entwicklung Deutschlands im letzten Dezennium des vorigen Jahrhunderts und den Verlauf der Wirtschaftskrisis am Anfang des neuen Jahrhunderts kennen gelernt haben, wollen wir zu der Frage übergehen, welcher Art unsere heutige Wirtschaftskrisis ist.

Im ersten Kapitel der vorliegenden Arbeit haben wir die Krisen eingeteilt in:

1. Geldkrisen
2. Spekulationskrisen
3. Kreditkrisen
4. Produktionskrisen.

Wir haben gleichzeitig dort die besonderen Merkmale der verschiedenen Krisenarten angegeben und gezeigt, daß jede folgende eine immer schlimmere Art der Erkrankung des Wirtschaftsorganismus darstellt.

Wenn wir nun die Diagnose für die Wirtschaftskrisis stellen sollen, in der wir uns zur Zeit noch befinden, so müssen wir sagen: Unsere heutige Wirtschaftskrisis ist in der Hauptsache eine Spekulationskrisis.

Sie war in ihrem ersten Stadium eine Effekten- oder Börsenkrisis, um später in eine Warenhandelskrisis überzugehen.

Zum Teil ist freilich unsere heutige Wirtschaftskrisis auch Kredit- und Produktions- oder Absatzkrisis.

Eine Spekulationskrisis zieht sehr oft eine Kredit- und Absatzkrisis nach sich. In vielen Fällen werden die Effekten und Waren auf Kredit gekauft. Charakteristisch fast jeder Spekulationsperiode ist es, daß dieser Kredit über seine normalen Grenzen ausgedehnt wird: Es werden einerseits den einzelnen Personen zu große Kredite eingeräumt und andererseits wird Personen, die überhaupt nicht kreditwürdig sind, Kredit geben. Tritt nun eine Spekulationskrisis ein, d. h. fallen die an der Börse gehandelten Effekten und Waren im Preise, so wird

den überschuldeten Spekulanten der Kredit eingeschränkt, und diese müssen, um ihren Verpflichtungen nachzukommen, Teile ihres Effekten- und Warenbestandes verkaufen. Je länger die Krisis dauert, um so argwöhnischer werden die Kreditgeber. Es werden alle unsoliden Existenzen, die sich nur mit Hilfe betrügerischer Kreditmanipulationen aufrecht erhielten, aufgedeckt und aus dem Kreis der selbständigen Unternehmer ausgestoßen. Die Furcht vor weiteren Zusammenbrüchen führt dazu, daß der Kredit schließlich weit unter das normale Maß eingeschränkt wird, so daß selbst die solidesten Geschäftsleute unter dem allgemeinen Mißtrauen zu leiden beginnen.

Die Kreditkrisis beschränkte sich in der letzten Wirtschaftskrisis in der Hauptsache auf das Bankgeschäft. Die Zusammenbrüche von verschiedenen angesehenen Aktienbanken und Bankgeschäften machten das mit den Banken in geschäftlicher Verbindung stehende Publikum mißtrauisch. Es zog seine Guthaben und Depositen oft von den solidesten Banken zurück. Etliche Banken, welche über keine großen eigenen Barmittel verfügten, mußten nur aus diesem Grunde liquidieren. Noch heute dauert das Mißtrauen des Privatpublikums den Banken gegenüber an.

Von einer Produktionskrisis kann man bei der heutigen Wirtschaftskrisis nur insofern sprechen, als der Bedarf an industriellen Produkten über sein normales Maß eingeschränkt worden ist. Viele Geschäftsleute haben aus Furcht vor weiteren Rückschlägen der Konjunktur Neuanschaffungen von Betriebsmaterial oder notwendige Erweiterungen ihrer bisherigen Fabrikanlagen bis auf das äußerste beschränkt. Im Zusammenhang hiermit sind viele große industrielle Etablissements ungenügend mit Aufträgen versehen und die Preise ihrer Erzeugnisse derartig herabgegangen, daß sie zurzeit nicht nur mit keinem Gewinn, sondern sogar mit Verlust arbeiten. Dies betrifft z. B. zurzeit die Maschinenindustrie, die mit wenigen Ausnahmen, in eine sehr schwierige Lage gekommen ist. Vor allem klagt man in der Werkzeugmaschinenbranche über mangelnden Absatz und unlohnende Preise, so daß die meisten Gesellschaften dieser Branche seit bereits 3 Jahren mit Verlust arbeiten. Auch die junge elektrotechnische Industrie leidet schwer unter einer Absatzkrisis. Desgleichen sind viele Klein- und Straßenbahnen infolge mangelnden Verkehrs und verstärkter Konkurrenz noch unrentabel.

Daß es sich aber in allen Fällen, in denen Absatzmangel und zu niedrige Preise der Produkte vorkommen, nur um eine ephemere Erscheinung handelt, das beweist, daß die betreffenden Werke trotz

des schlechten Geschäftsganges ihren Arbeiterstamm sich möglichst zu erhalten suchen, daß die Löhne sich gegenüber der Hochkonjunktur verhältnismäßig wenig ermäßigt haben, und daß viele der erfahrendsten Großunternehmer, wie z. B. der preußische Staat, die gegenwärtigen niedrigen Preise fast sämtlicher industrieller Erzeugnisse benutzen, um ihren Bedarf an Betriebsmaterial zu decken und Erweiterungen ihrer bisherigen Anlagen vorzunehmen.

Derartige Wahrnehmungen würde man sicher nicht machen können, wenn es sich um eine Produktions- und Absatzkrisis im engsten Sinne des Wortes handeln würde, d. h. wenn infolge Verbesserungen auf dem Gebiete der Technik oder infolge einer den künftigen Bedarf weit übersteigenden Produktion, eine Rentabilität der industriellen Etablissements in absehbarer Zeit ausgeschlossen erschiene.

Fast unsere sämtlichen gewerblichen Etablissements werden, sobald wieder an Stelle des bisherigen Mißtrauens das Vertrauen in eine gedeihliche Weiterentwicklung unseres Wirtschaftsorganismus getreten ist, wieder beginnen zu prosperieren. Es wird sich dann zunächst das Börsengeschäft wieder beleben, das Privatpublikum wird wieder, wie in der vergangenen Hochkonjunktur, große Teile seines Vermögens in Industrieaktien anlegen, der Handel wird sich beleben und an Stelle des bisherigen Kaufens für den dringendsten momentanen Bedarf wird wieder, sobald man von einer steigenden Richtung der Preise überzeugt ist, ein Kauf auf Vorrat eintreten.

Im Zusammenhang mit dem Glauben an eine steigende Preisbewegung wird die Unterkonsumtion und Unterproduktion schwinden. Die Consumenten werden, wenn sie sehen, dass die begehrten Güter künftig nicht billiger zu erhalten sind, sich beeilen, dieselben zu erwerben, um sich den von ihnen lange erwarteten Genuß zu verschaffen. Bei den Geschäftsleuten dagegen wird der Bedarf an Industrieprodukten zu produktiven Zwecken zunehmen, indem die bessere Meinung, die man von der Entwicklung des Geschäfts in der Zukunft hat, sie veranlaßt, ihr defekt gewordenes Betriebsmaterial zu erneuern und ihre Geschäfte zu vergrößern. Die Arbeitslöhne, der Zinsfuß und die Dividenden werden wieder steigen, wodurch das gewerbliche Leben weiter im günstigen Sinne beeinflußt werden wird.

Das Geld, welches zurzeit noch in den Kassen der Banken und Großkapitalisten lagert, wird beim Eintritt des wirtschaftlichen Aufschwungs wieder in den Verkehr treten und, ähnlich wie das Blut den Körper, den gesamten Wirtschaftsorganismus beleben, bis dieser wieder seine normalen Funktionen vollziehen wird.

IV.

Über die Ursachen unserer heutigen Wirtschaftskrisis.

Im vorigen Kapitel haben wir gezeigt, daß unsere heutige Wirtschaftskrisis im wesentlichen eine Spekulationskrisis ist.

Es drängt sich uns nun die Frage auf:

Welches waren die Ursachen unserer heutigen Wirtschaftskrisis?

Die erste und vornehmste Ursache der Krisis ist in der seit dem Rücktritt des Reichskanzlers Fürsten Bismarck von seinem Nachfolger, dem Reichskanzler von Caprivi, inaugurierten Handelspolitik zu suchen. Unsere Getreidezölle waren unter Bismarck in den 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts mehrmals erhöht worden. Durch den Reichskanzler von Caprivi wurden sie zum ersten Male wieder ermäßigt. von Caprivi hatte dafür von den Vertragsstaaten insofern Konzessionen erreicht, als diese ihre Industriezölle herabsetzten. Man glaubte in Deutschland damals, daß durch das eigene Vorgehen die hauptsächlichsten auf dem Weltmarkt miteinander konkurrierenden Staaten von der bisher verfolgten protektionistischen Handelspolitik abgehen und zum Freihandel übergehen würden. Und es schien auch, als ob in der Welthandelspolitik eine Wendung zum Freihandel sich vollziehen sollte. Noch bevor der Handelsvertrag mit Rußland — das Endziel der Handelspolitik von Caprivis — abgeschlossen wurde, neigte man sich in einem anderen für Deutschland sehr wichtigen Exportstaate — den Vereinigten Staaten von Nordamerika — entschieden wieder zum Freihandel hin. Durch die Wahl Clevelands zum Präsidenten der Union im Herbst 1892 war es sicher, daß der bisherige Kinley-Tarif bedeutende Ermäßigungen erfahren würde. Dies geschah, wie wir oben sahen, durch den Wilson-Tarif vom Sommer 1894.

Infolge dieser Wendung der Handelspolitik Deutschlands und wie es schien auch der anderen Staaten, hatte sich in Deutschland die Meinung gebildet, daß nunmehr mit der bisherigen protektionistischen Welthandelspolitik definitiv gebrochen werden würde und die großen Handelsstaaten zum Freihandel übergehen würden. Man glaubte daher in Deutschland fast allgemein, zumal bei der immer stärker anwachsenden Sozialdemokratie, daß die den untersten Volksschichten aufs äußerste verhaßten landwirtschaftlichen Zölle im Laufe der Zeit ganz fallen würden und wir als Kompensation vom Auslande weitere bedeutende Konzessionen bei der Einfuhr unserer industriellen Erzeugnisse nach demselben erlangen würden. Man war daher, besonders nachdem im Jahre 1894 der Antrag des Grafen Kanitz abgelehnt worden war[1]), in Deutschland nicht nur in industriellen, sondern auch in landwirtschaftlichen Kreisen der festen Überzeugung, daß die Zukunft der Industrie und dem Handel gehöre, und daß die deutsche Landwirtschaft immer mehr zurückgehen werde.

Die Folge hiervon war, daß man sich nicht damit begnügte, möglichst großen Vorteil dadurch aus den Zollermäßigungen des Auslandes zu schlagen, daß man möglichst viel Fabrikate zu exportieren suchte, sondern umfangreiche industrielle Anlagen zu bauen suchte, um künftighin die exportindustrielle Konjunktur möglichst ausnutzen zu können. Diese Neuanlagen absorbierten einen großen Teil der industriellen Produkte, die mit Hilfe der vom Auslande eingeführten Erzeugnisse der Urproduktion hergestellt worden waren.

Es ist durchaus falsch, wenn man glaubt, daß wir in der letzten Hochkonjunkturperiode billige Rohstoffe und Lebensmittel eingeführt und dafür teuere Fabrikate unserer Industrie ausgeführt haben. Nicht der Bedarf des Auslandes nach unseren Industrieprodukten war es, der eine so bedeutende Steigerung unserer industriellen Tätigkeit verursachte, sondern der große inländische Bedarf an Erzeugnissen unserer Industrie zu allerhand baulichen Zwecken. Wir benutzten, wie oben erwähnt, einen sehr großen Teil der eingeführten Rohstoffe, um die industriellen Neuanlagen ins Leben zu rufen, und einen sehr großen Teil des eingeführten Getreides und der sonstigen Lebensmittel, um die beim Bau dieser Neuanlagen beschäftigten Arbeiter zu ernähren. Das beweisen die Zahlen der deutschen Handelsbilanz.

---

1) Nach dem Antrag Kanitz sollte der Staat das sämtliche vom Ausland einzuführende Getreide ankaufen und es zu einem den Anschaffungspreis weit übersteigenden Preis im Lande wieder veräußern.

Unsere Wareneinfuhr und Warenausfuhr betrug in den Jahren 1885—1902 [1]):

	Einfuhr			Ausfuhr		
1885	2 922 456	Tausend	Mark	2 855 659	Tausend	Mark
1886	2 873 083	„	„	2 974 317	„	„
1887	3 108 980	„	„	3 136 893	„	„
1888	3 264 257	„	„	3 207 373	„	„
1889	3 989 578	„	„	3 164 799	„	„
1890	4 145 548	„	„	3 326 542	„	„
1891	4 150 797	„	„	3 175 510	„	„
1892	4 018 549	„	„	2 954 110	„	
1893	3 961 738	„	„	3 091 958	„	
1894	3 938 251	„	„	2 961 454	„	„
1895	4 120 669	„	„	3 317 900	„	„
1896	4 307 163	„	„	3 525 130	„	„
1897	4 680 697	„	„	3 634 975	„	„
1898	5 080 646	„	„	3 756 566	„	„
1899	5 483 096	„	„	4 207 049	„	„
1900	5 765 614	„	„	4 611 381	„	„
1901	5 421 235	„	„	4 431 448	„	„
1902	5 631 000	„	„	4 677 785	„	„

Davon entfielen:

Auf die Einfuhr:

	Rohstoffe und einfach bearbeitete Gegenstände			Fabrikate			Vieh, Nahrungs- und Genußmittel		
1885	1 203 559	Tausend	Mark	840 750	Tausend	Mark	892 949	Tausend	Mark
1886	1 182 206	„	„	848 962	„	„	845 997	„	„
1887	1 311 684	„	„	832 988	„	„	966 718	„	„
1888	1 487 266	„	„	876 514	„	„	906 951	„	„
1889	1 767 425	„	„	992 734	„	„	1 229 419	„	„
1890	1 767 291	„	„	981 098	„	„	1 397 159	„	„
1891	1 733 325	„	„	904 165	„	„	1 513 307	„	„
1892	1 658 428	„	„	856 018	„	„	1 504 103	„	„
1893	1 744 050	„	„	901 007	„	„	1 316 681	„	„
1894	1 655 889	„	„	835 141	„	„	1 437 221	„	„
1895	1 805 393	„	„	925 526	„	„	1 389 750	„	„
1896	1 885 968	„	„	939 180	„	„	1 482 015	„	„
1897	2 100 137	„	„	965 855	„	„	1 614 705	„	„
1898	2 246 481	„	„	1 015 129	„	„	1 819 036	„	„
1899	2 607 014	„	„	1 147 578	„	„	1 728 504	„	„
1900	2 803 097	„	„	1 199 645	„	„	1 762 872	„	„
1901	2 458 769	„	„	1 064 231	„	„	1 898 235	„	„
1902	2 559 636	„	„	1 102 743	„	„	1 968 621	„	„

1) Vgl. die Jahrbücher für Statistik des Deutschen Reiches. Auswärtiger Handel des deutschen Zollgebietes in den Jahren 1885—1902, vor allem Bd. 66, 122 und 153.

Auf die Ausfuhr:

	Rohstoffe und einfach bearbeitete Gegenstände	Fabrikate	Vieh, Nahrungs- und Genußmittel
1885	531 172 Tausend Mark	1 799 992 Tausend Mark	528 294 Tausend Mark
1886	553 304 „ „	1 944 322 „ „	486 348 „ „
1887	585 146 „ „	2 049 321 „ „	499 550 „ „
1888	643 958 „ „	2 073 692 „ „	485 896 „ „
1889	664 842 „ „	2 098 660 „ „	401 297 „ „
1890	708 187 „ „	2 147 464 „ „	470 891 „ „
1891	687 338 „ „	2 049 238 „ „	438 934 „ „
1892	634 706 „ „	1 949 575 „ „	369 829 „ „
1893	667 889 „ „	1 997 867 „ „	426 102 „ „
1894	668 067 „ „	1 879 380 „ „	414 007 „ „
1895	722 412 „ „	2 179 507 „ „	415 981 „ „
1896	773 238 „ „	2 301 189 „ „	450 703 „ „
1897	814 853 „ „	2 304 465 „ „	515 657 „ „
1898	856 326 „ „	2 396 141 „ „	504 099 „ „
1899	1 016 152 „ „	2 712 104 „ „	478 793 „ „
1900	1 111 420 „ „	2 982 380 „ „	517 581 „ „
1901	1 086 815 „ „	2 892 474 „ „	452 159 „ „
1902	1 162 156 „ „	3 088 976 „ „	426 653 „ „

Unsere Handelsbilanz ist also nach Abschluß der Handelsverträge fast mit jedem Jahre passiver geworden. Unsere Warenausfuhr hat sich seitdem zwar gehoben, aber in noch viel stärkerem Grade hat unsere Einfuhr zugenommen.

Anstatt nach Abschluß der Handelsverträge erst einmal abzuwarten, ob der gesteigerte Export nach den Vertragsstaaten dauernder Natur ist und zu lohnenden Preisen sich vollzieht, sind die deutschen Börsen in einen Industrieenthusiasmus verfallen, indem sie immer steigende Exportzahlen und immer höhere Preise für industrielle Produkte eskomptierten und auf Grund dieser Berechnungen industrielle Werke ins Leben riefen. Man sah nur den starken Bedarf an industriellen Produkten, ohne aber zu bedenken, daß dieser Bedarf hauptsächlich vom Inland herrührt — sei es zum Bau von Neuanlagen oder zu konsumtiven Zwecken — und daß er nur zu immer steigenden Preisen befriedigt wird. Der inländische Kapitalist, der sein Geld zum Bau neuer industrieller Etablissements hergegeben hatte, und der inländische Konsument, der die Waren kaufte, mußten mit immer höheren Opfern die betreffenden industriellen Produkte erwerben, wodurch die Kaufkraft der beteiligten Kreise geschwächt wurde. Man hat also in Deutschland Neuanlagen geschaffen, die zu hoch zu Buche stehen, die Materialien sind zu hoch erworben und die Löhne zu hoch bemessen worden. Dadurch haben einerseits Kapi-

talisten und Arbeiter besser gelebt, andererseits die an der industriellen Hochkonjunktur nicht beteiligten Kreise, um die begehrten, im Preise hoch gestiegenen Industriewaren zu erwerben, Teile ihres Vermögens zusetzen müssen. Es sind auf diese Weise Teile des Nationalkapitals verzehrt worden, die bei einer ruhigen Entwicklung dem Lande erhalten geblieben wären. Nur insofern, als die Kapitalisten und Arbeiter die hohen Dividenden und Löhne dazu benutzten, um zu sparen, ist der nationale Verlust reduziert worden.

Die Folge der Gründertätigkeit, die ungefähr im Jahre 1895 einsetzte, war, daß Deutschland, um die industriellen Neuanlagen zu bezahlen, einen großen Teil seiner ausländischen Effekten verkaufen, ja zum Teil auch Anleihen im Ausland aufnehmen mußte. So wurde im Jahre 1900 in New-York eine 4 proz. Anleihe von 80 Millionen Mark in Reichsschatzscheinen aufgelegt. Große Beträge neuemittierter 3 proz. deutscher Staatsanleihen und von städtischen Anleihen — z. B. von Köln und Hamburg — sind nach der Union gegangen. Man schätzt die nach den Vereinigten Staaten von Nordamerika verkauften deutschen Effekten allein auf 200 Millionen Mark.

Deutschland hat also zur Zeit einen Teil seiner im Auslande angelegten Kapitalien zurückgezogen und in eigenen gewerblichen Anlagen investiert. Von dieser Veränderung haben in der Hauptsache die Inhaber der alten renomierten industriellen Etablissements profitiert, soweit sie sich nicht mit durch Erweiterung ihres Betriebes an dem „Aufschwung" beteiligt haben. Dagegen haben die Kapitalisten, die ihr Geld zum Bau von Neuanlagen hergaben, in der Regel große Verluste erlitten. Die Werke sind mit großen Kosten gebaut und repräsentieren nunmehr, nachdem der Rückschlag eingetreten ist, infolge ungenügender Erträgnisse nur einen geringen Wert.

Als zweiter Grund unserer heutigen Wirtschaftskrisis ist die Milliardenkonversion der deutschen 4 proz. Reichsanleihen und preußischen Konsols anzusehen. Die kleineren Kapitalisten, die mit einem geringeren Renteneinkommen nicht auskommen konnten, wurden dadurch veranlaßt, ihre guten Staatspapiere zu verkaufen und dafür die unsicheren Industrie- und Bankaktien einzutauschen. Diese Konversion wäre am besten unterblieben, selbst wenn die 4 proz. deutschen Staatsanleihen noch von 108 — ihr ungefährer Höchstkurs — auf 120 gestiegen wären. Es wären schon wieder einmal Zeiten mit höheren Diskontsätzen. als im Jahre 1894 und 1895, gekommen und im Zusammenhang hiermit die Staatspapiere im Kurse gefallen. Und diese kamen direkt nach der Konversion im Herbst 1897.

1. Die Zinsreduktion hätte damals höchstens $^1/_4$ Proz. betragen dürfen, wie neuestens der österreichische Finanzminister die Konversion der $4\,^1/_5$ proz. österreichischen Papier- und Silberrente auch nur wegen $^1/_5$ Proz. vorgenommen hat.

2. Sodann wäre es besser gewesen, wenn die Konversion viel früher erfolgt wäre, als die Geldsätze noch niedrig waren, und nicht, als sie schon im Steigen begriffen waren, d. h. nicht im Sommer 1897 sondern 1895. Damals hatte die Börse auch tatsächlich die Konversion erwartet. Im Frühjahr 1895 erreichten die 3 proz. Konsols und die 3 proz. Reichsanleihe zum erstenmale, seitdem dieser Zinstypus eingeführt worden ist, den Parikurs. Wäre damals die Konversion vorgenommen worden, so hätten die Kapitalisten beim Eintausch ihrer Konsols gegen Industrie- und Bankaktien diese wenigstens zu billigen Preisen erworben, da damals die industrielle Hochkonjunktur noch in ihrem Anfangsstadium sich befand. Im Jahre 1897 aber waren die guten Aktien, d. h. diejenigen von soliden, altrenomierten Firmen, bereits in spekulative Hände übergegangen und nur zu hohen Preisen zu erwerben. Das Privatpublikum verfiel dann in vielen Fällen auf die Aktien der seit 1895 ins Leben gerufenen Neugründungen und verlor dabei bisweilen sein ganzes Kapital.

Als dritter Grund der Krisis muß die geschwächte Kaufkraft der Landwirtschaft angeführt werden. Die Landwirtschaft hatte trotz der glänzenden Lage, in welche Handel und Industrie am Ende des vorigen Jahrhunderts gekommen waren, sich nicht erholen können. Dies mußte besonders in dem Augenblick schwer empfunden werden, in dem die Neugründungen fertiggestellt waren und der auswärtige Absatz ins Stocken geriet. Unsere gegenwärtige Wirtschaftskrisis hätte nicht jene Dimensionen angenommen, wenn das Inland aufnahmefähiger gewesen wäre. Daher wurden denn auch nach Ausbruch der Krisis selbst in den Kreisen der Industrie die landwirtschaftlichen Zölle nicht mehr so unbedingt verworfen. Die Vertreter des Handels und der Industrie hätten im Reichstag das neue Zollgesetz, welches die landwirtschaftlichen Zölle wieder auf ihre frühere Höhe, die sie vor Abschluß der Handelsverträge einnahmen, bringt, sicher zu Falle gebracht, wenn nicht auch bei ihnen die Überzeugung vorgeherrscht hätte, daß der Schutz der nationalen Arbeit die unbedingte Voraussetzung für das Wohlergehen der Gesamtheit des Volkes ist.

Der vierte Grund unserer gegenwärtigen Krisis ist in der Preispolitik der Syndikate und Kartelle zu suchen. Vor allem war es das

Kohlensyndikat, welches durch fortwährende Preissteigerungen der Kohlen — des wichtigsten Hilfsstoffes unserer Industrie — die Produktionskosten derartig erhöhte, daß die Produzenten ihre Produktion einschränken mußten, da sie in den Preisen der Schlußprodukte die Kosten nicht mehr voll ersetzt erhielten. Die Kohlenpreise hatten bereits am Ende der 90er Jahre eine enorme Höhe erreicht. Als dann nach Ausbruch des großen böhmisch-sächsischen Bergarbeiterstreiks am Anfang des Jahres 1900 die Kohlennot noch zunahm und die Kohlenpreise weiter stiegen, war die Katastrophe unvermeidlich geworden.

Aber auch sonst hatten die Syndikate und Kartelle viel an unserer gegenwärtigen Krisis verschuldet. Indem sie unsern Export dadurch forcierten, daß sie im Auslande zu niedrigeren Preisen als im Inlande verkauften, bereicherten sie das Ausland auf Kosten des Inlandes[1]). Es bedeutet dies, wie Prof. Adolf Wagner sagt, eine „Bewucherung des allgemeinen Konsumentenpublikums.“ Wenn sich auch unser Export in der Hochkonjunktur gehoben hat — er hat sich allerdings weniger gehoben als die Einfuhr — so wissen wir doch nicht, ob die Güter zu lohnenden Preisen exportiert worden sind. Gerade in den Jahren 1898—1900, in welchen die Preise der Industrieprodukte den höchsten Stand einnahmen, war die Einfuhr sehr stark und die Ausfuhr sehr gering.

Sie betrug:	Einfuhr	Ausfuhr
im Jahre 1898	5081 Millionen Mark	3757 Millionen Mark
„ „ 1899	5483 „ „	4207 „ „
„ „ 1900	5766 „ „	4611 „ „

Nach Prof. A. Wagner sind „die Voraussetzungen der starken und immer stärkeren industriestaatlichen Entwicklung, bei welcher der volkswirtschaftliche Schwerpunkt so mehr und mehr in den Auslandverkehr verlegt wird, erstens und vor allem, daß das Ausland willens und fähig ist, uns die Agrarprodukte überhaupt und zu uns passenden, nicht zu hohen Preisen zu liefern; zweitens, daß der Bezug dieser Produkte großenteils über See aus der neuen Welt und anderen Weltteilen und aus dem europäischen Osten, genügend gesichert ist; drittens, daß unsere Fabrikate im Auslande, sei es in denjenigen Ländern, welche die Agrarprodukte liefern, sei es in anderen, genügenden gesicherten Absatz zu uns lohnenden Preisen finden, bei

1) Les cartels tendent à faire payer aux nationaux un prix élevé, afin de percevoir une prime d'exportation pour les quantités que l'on ne peut pas écouler à l'intérieur du pays. Vergl. André E. Sayous, La Crise Allemande de 1900—1902. Paris 1903, S. 349.

denen die erforderlichen heimischen Produktionskosten (einschließlich eines ausreichenden Geschäfts- und Kapitalgewinnes) gedeckt werden.

Nur wenn und soweit als diese drei Voraussetzungen sich zusammen erfüllen lassen, erscheint das charakterisierte Industriestaatssystem leistungsfähig und dauerhaft. Sonst droht es den Dienst zu versagen und zusammenzubrechen — von allen bedenklichen sonstigen Seiten und Folgen noch ganz abgesehen"[1]).

Der fünfte Grund unserer heutigen Wirtschaftskrisis besteht last not least in den Veränderungen, welche das neue Börsengesetz vom 22. Juni 1896 in börsentechnischer Hinsicht zur Folge hatte. Dasselbe verbot den börsenmäßigen Terminhandel außer in Getreide- und Mühlenfabrikaten auch in Anteilen von Bergwerks- und Fabrikanlagen, sowie von allen Erwerbsgesellschaften mit kleinerem Kapital als 20 Millionen Mark. Außerdem wurde die Beteiligung am Terminhandel an die Eintragung ins Börsenregister gebunden.

Man wollte dadurch die an der Börse spielenden Personen öffentlich an den Pranger stellen und so eine übermäßige Beteiligung unberufener Privatpersonen am Börsenterminhandel verhindern. Auch brachte das Gesetz eine bedeutende Erhöhung der Steuersätze.

Die Motive, welche diesem Gesetze zugrunde lagen, waren verschiedener Art. Einmal beabsichtigte man, das bewegliche Kapital höher zu besteuern. Das bewegliche Kapital erschien gegenüber dem Grund und Boden, dessen Ertragsfähigkeit nach Abschluß des deutsch-russischen Handelsvertrages bedeutend zurückgegangen war, als zu wenig belastet und am meisten befähigt, besteuert zu werden. Sodann glaubte man, daß die Börsenspekulation die Preise künstlich bald in die Höhe treibe, bald wieder herabdrücke. Vor allem glaubten die Vertreter der Landwirtschaft, daß durch die Spekulation an der Börse die Preise ihrer Produkte künstlich herabgedrückt würden, da die Börse in erster Linie dem beweglichen Kapital dient und ein grösseres Interesse an niedrigen als an hohen Preisen der Produkte der Landwirtschaft hat. Auch wollte man auf seiten der Landwirtschaft durch das Verbot des Terminhandels die an der Börse beteiligten Kreise dafür bestrafen, daß ihre Vertreter im Reichstag ihre Stimme für den deutsch-russischen Handelsvertrag abgegeben hatten.

Das Gesetz war ein Schlag ins Wasser. Es verfehlte vollständig seinen Zweck.

1) Vergl. A. Wagner, Agrar- und Industriestaat. Jena 1902, S. 143.

Die Börsensteuer brachte nach Inkrafttreten des Gesetzes nicht, wie man erwartet hatte, höhere, sondern geringere Erträge[1]. Die Erhöhung der Steuersätze hatte eine Einschränkung des Handels in sicheren Wertpapieren zur Folge. Der Handel in Aktien wurde von der Erhöhung der Steuersätze weniger betroffen, da hier die Gewinne größer sind und im Zusammenhang hiermit eine höhere Besteuerung leichter ertragen werden kann. Vor allem verfehlte das Gesetz aber den Zweck, die nicht berufenen Elemente von der Börse fernzuhalten. Das Privatpublikum, welches an der Börse zu spielen pflegt und sich durch das Terminverbot und den Registerzwang in der Ausübung seiner Geschäfte gehindert sah, kleidete nämlich nach Inkrafttreten des Gesetzes seine Geschäfte in die Form des Kassageschäftes oder bediente sich zur Ausführung seiner Spekulationen der auswärtigen Börsenplätze[2]. Dagegen wurde durch das Börsengesetz die berufsmäßige Spekulation wesentlich eingeschränkt. Vor allem wurden durch den Registerzwang gerade die besten — skrupulösesten — Elemente der berufsmäßigen Spekulation, die ihren Namen durch Eintragung in das Börsenregister nicht an den Pranger stellen wollten, von der Börse ferngehalten.

Diese Umstände trugen wesentlich zur Verschärfung der Krisis bei. Denn durch das teilweise Ausschalten der berufsmäßigen Spekulation fehlte es an einer starken Contremine an der Börse, die bei steigenden Kursen die Waren abgibt und bei fallenden dieselben aufnimmt[3]. Die Spekulation, die genau die Verlust- und Gewinnchancen

---

1) Nach Angabe der Hamburger Maklerbank, welche einen erheblichen Teil des ganzen Hamburger Börsengeschäfts in sich konzentriert, betrugen die Gesamtumsätze in Effekten, in Nominal(Nenn)-Beträgen angegeben:

In den 4 Jahren vor dem Börsensteuergesetz (1. Januar 1897):

1893 : 886 365 500 Mk.
1894 : 634 394 950 Mk.
1895 : 704 747 650 Mk.
1896 : 703 996 500 Mk.

dagegen: In den 4 Jahren seit dem Börsensteuergesetz (1. Januar 1897):

1897 : 487 239 250 Mk.
1898 : 346 198 800 Mk.
1899 : 392 904 600 Mk.
1900 : 353 561 250 Mk.

Vergl. Rießer, Die Notwendigkeit einer Revision des Börsengesetzes, Volkswirtschaftliche Zeitfragen, Heft 185/186. Berlin 1902. S. 28.

2) F. Thorwart, Zum Börsengesetz. Berlin 1896, Volkswirtschaftliche Zeitfragen. Heft 135, S. 34—38.

3) La loi de 1896, en rendant difficile la spéculation à la baisse, avait supprimé l'ancien contrepoids contre la hausse. Vergl. André E. Sayous, S. 18.

abzuschätzen pflegt, stand im Hintergrund und legte sich mehr auf die Verborgung ihres Geldes. Während also die Zahl der berufsmäßigen Spekulanten nach Inkrafttreten des Börsengesetzes sich verminderte, vermehrte sich die Zahl des oft urteilslosen Privatpublikums, das im Zusammenhang hiermit einen größeren Einfluß auf die Bewertung der an der Börse gehandelten Effekten und Waren erlangte [1]). Hieraus erklären sich auch die großen Sprünge, welche die Effektenkurse seit dem Inkrafttreten des Börsengesetzes aufwiesen. In Zeiten der Aufwärtsbewegung waren Kurssteigerungen von 6—7 Proz. an der Tagesordnung. Die Börsenkurse erreichten eine fabelhafte Höhe. Als dann der Umschlag erfolgte, stürzten die Kurse in fast noch stärkerem Grade, als sie vorher angezogen hatten, und erreichten einen völlig ungerechtfertigten Tiefstand. Im Zusammenhang hiermit traten die zahlreichen Konkurse von Banken und Industriegesellschaften ein, durch welche das Vertrauen in eine gedeihliche Entwicklung unseres Wirtschaftsorganismus stark erschüttert wurde und die industrielle und kommerzielle Depression so große Dimensionen annahm.

Die bisher angeführten Gründe unserer Wirtschaftskrisis waren „primärer“ Natur. Aus den meisten dieser Gründe entstanden aber selbst wieder Übelstände, die ihrerseits zur Verschärfung der Krise wesentlich beitrugen. Diese „sekundären“ Ursachen sollen im nachfolgenden angeführt werden.

1) Die Banken räumten dem Privatpublikum bedeutende Kredite für ihre Spekulationen ein. Die Spekulation in Industrieaktien drang im rheinisch-westfälischen Revier bis in die Kreise der kleinsten Kapitalisten. Vergl Theodor Vogelstein, die Rheinisch-westfälische Montan- und Eisenindustrie in Schriften des Vereins für Sozialpolitik. Störungen im deutschen Wirtschaftsleben während der Jahre 1900 ff. Leipzig 1903, Bd. CVI, S. 94.

In der Sitzung der zur Beratung der neuen Börsengesetznovelle eingesetzten Kommission erklärte der Reichsbankpräsident Dr. Koch am 13. Mai 1904, daß durch das Verbot des Terminhandels in Bergwerks- und Industriepapieren die Spekulation nicht eingeschränkt worden sei, sondern eher zugenommen habe. Die Spekulation habe sich nach Inkrafttreten des Börsengesetzes ausschließlich des Kassageschäftes bedient. Der stärkere Kassahandel habe den Geldbedarf stark vermehrt. Die Folgen des stärkeren Geldbedarfs seien gewesen: Eine Konzentration des Bankwesens — da das größere Kreditbedürfnis vornehmlich von den großen Banken gedeckt werde — und eine Steigerung des Zinzfußes. Letzteres bedeute für alle Stände, Industrie, Landwirtschaft, Baugewerbe etc. eine Belastung und drücke auf den Kurs der festverzinslichen Effekten.

Auch der Staatskommissar an der Berliner Börse, Geheimrat Hemptenmacher, sprach sich entschieden für die Aufhebung des Verbotes aus.

Die Hochkonjunktur hatte, wie wir oben erwähnten, eine bedeutende Steigerung der Arbeitslöhne, der Dividenden und des Geldzinses zur Folge. So erfreulich diese Steigerung auf den ersten Blick erscheint, so mußte sie doch, da sie über ihr normales Maß weit hinausging, von ungünstigen Folgen begleitet sein.

Bei den hohen Arbeitslöhnen hatten es die Leute nicht mehr nötig, alle 6 Tage in der Woche zu arbeiten. Sie arbeiteten bisweilen nur 3—4 Tage, in welcher Zeit sie dasselbe verdienen konnten wie früher bei 6tägiger Arbeit. Auch veranlaßten die hohen Löhne die Arbeiter verschwenderischer zu leben. Das letztere gilt vor allem auch von den Kapitalisten, die Teile ihres Vermögens in industriellen Aktien angelegt hatten.

Infolge der Abnahme des Fleißes und Sparsinnes der Bevölkerung wurde der Mangel an Arbeitskräften und Kapitalien, der ohnehin schon in den letzten Jahren der Hochkonjunktur auftrat, immer größer, und im Zusammenhang hiermit wurde das Fundament der deutschen Volkswirtschaft immer mehr unterwühlt.

Dazu kam noch, dass die steigenden Gewinne der industriellen Etablissements die Kapitalisten veranlaßten, ihren Kredit bis aufs äußerste anzuspannen. Dadurch entstand eine Borgwirtschaft, die im Laufe der Zeit geradezu zu einer nationalen Gefahr wurde.

Im Zusammenhang mit den hohen Arbeitslöhnen und Dividenden erreichte der Zinsfuß eine exorbitante Höhe. Der hohe Zinsfuß trug wesentlich mit zur Entstehung der Krisis bei. Der Diskont stand im Herbst des Jahres 1899 — vom 19.—31. Dezember — auf 7 Proz.

Durch die Aktienemissionen waren große Mengen Kapital festgelegt worden und es war so auch der Zinsfuß für längere Fristen in die Höhe getrieben worden. Dies zeigte sich in dem Fallen der Kurse der Staatspapiere und dem Steigen des Hypothekenzinsfußes.

Der hohe Zinsfuß wurde auf die Dauer unerträglich. Der solide Handels- und Gewerbestand, der sich an der Spekulation nicht beteiligt und infolgedessen auch keine so großen Konjunkturgewinne zu erzielen vermag, empfand ihn als eine schwere Last.

Vor allem litt das Baugewerbe unter dem hohen Zinsfuß. Im Zusammenhang mit den hohen Arbeitslöhnen und Preisen für Rohmaterialien belastete er dasselbe um so mehr, als die Mietpreise nicht plötzlich derartig gesteigert werden konnten, als es den höheren Kosten entsprach. Die Folge hiervon war eine Einschränkung der Produktion.

Auch der Landwirtschaft, die mehr als je mit einer geringen Rentabilität rechnen mußte, war es in vielen Fällen nicht möglich, Kapital zu einem angemessenen Zinsfuß zu erhalten.

Man kann sagen, dass fast alle Kapitalsinvestitionen, die einen zwar kleinen aber dauernden Nutzen abzuwerfen versprachen, unterblieben. Den Staaten, Städten und Kommunen wurde es sehr schwer, neue Anleihen zur Bestreitung ihrer notwendigsten Aufgaben aufzunehmen, in vielen Fällen kehrten sie wieder zu einem höheren Zinstypus zurück, oder die emittierten Anleihen wurden zu einem wesentlich niedrigeren Kurse ausgegeben, was auf dasselbe hinausläuft[1]).

Je länger diese Verhältnisse angedauert hatten, um so dringender wurde es notwendig, daß endlich die industrielle Hochkonjunktur, in der so viele Kapitalien unter Vorspiegelung hoher Gewinne durch Verwendung zu den unrentabelsten Neuanlagen absorbiert worden waren, ihren Abschluß fand und die Kapitalien wieder in ihre natürlichen Verwendungen eingeleitet wurden.

Durch die eben angeführten Momente wurde die Krisis zunächst vorbereitet. Es kam dann noch ein politisches Ereignis von höchster Bedeutung hinzu: Der Ausbruch des südafrikanischen Krieges. Von demselben wurde zwar nur England betroffen. Allein, da die Hochkonjunktur nun einmal eine internationale war und England als erste Kapitalmacht den Ton auf dem Geld- und Weltmarkt angibt, so stand doch zu befürchten, dass bei etwaigen ungünstigen Folgen des Krieges auch das deutsche Wirtschaftsleben in Mitleidenschaft gezogen würde. England behielt zwar zunächst aus politischen Gründen den Kopf trotz der schweren Niederlagen im Herbst 1899 oben. Allein auf die Dauer verlor es doch die gute Laune und im Zusammenhang hiermit auch die Lust zu neuen geschäftlichen Unternehmungen.

Unter diesen Umständen bedurfte es nur noch eines Anstoßes, um das künstlich gehaltene Kursgebäude der Börse zu Falle und die Krisis zum Ausbruch zu bringen.

Die erste Veranlassung hierzu gaben die Baissespekulationen auf dem amerikanischen Eisenmarkt im Frühjahr 1900. Obwohl hier die

1) Die Krisis von 1900/1901 brach nicht, wie Sayous meint aus, infolge einer Unterkonsumtion der Massen, sondern infolge einer allgemeinen Überkonsumtion und einer Verschiebung in der Bewertung der Güter (Sayous S. 19). Die Kapitalgüter wurden im allgemeinen überschätzt. Hieraus zogen vor allem die an der Industrie und dem Handel beteiligten Bevölkerungsklassen Nutzen. Es trat eine Überkonsumtion dieser Bevölkerungskreise ein, wodurch Kapitalmangel entstand. Auch dieses bestreitet Sayous (S. 15). Infolge des Kapitalmangels unterblieben Kapitalinvestitionen zur Herstellung von Gütern, welche notwendige Bedürfnisse befriedigen. Erst hierdurch verringerte sich die Nachfrage nach industriellen Produkten, und mußte die Krisis schließlich zum Ausbruch kommen.

Baisse auf scheinbar rein amerikanischen Marktverhältnissen beruhte — die Eisenpreise waren drüben auf eine exorbitante Höhe gestiegen — so übertrug sie sich doch mit noch nie dagewesener Geschwindigkeit auf die deutschen Börsen, und zwar hier zunächst, wie schon oben erwähnt, nur auf die Effektenmärkte, viel später erst auf die Warenmärkte [1]).

Bestärkt noch wurde die Spekulation in ihrem Glauben, daß es mit der Hochkonjunktur vorüber sei, durch den Ausbruch der chinesischen Wirren [2]). So kam es, daß, die Kurse von vielen Aktien in wenigen Monaten um 100 Proz. gestürzt waren. Deutschland erlitt durch diese Kursrückgänge in den Sommermonaten des Jahres 1900 größere Verluste, als im folgenden Jahre — dem eigentlichen Krachjahre.

---

1) Vergl. oben S. 24.

1) Man fürchtete, daß durch die Aufrollung der ostasiatischen Frage europäische Verwickelungen entstehen könnten. Vergl. Schriften des Vereins für Sozialpolitik Bd. CVI. Leipzig 1903, Vogelstein, die rheinisch-westfälische Montan- und Eisenindustrie, S. 98.

V.

Wie wird die Krisis überwunden und wie verwahren wir uns am besten gegen den Eintritt von Krisen?

Nachdem wir gesehen haben, welches die Gründe unserer heutigen Wirtschaftskrisis sind, entsteht die Frage: Wie wird die Krisis überwunden und wie verwahren wir uns am besten gegen den Eintritt von Krisen?

Die Antwort auf diese Frage ist sehr einfach: Es müssen künftighin die Fehler, die in wirtschaftspolitischer Hinsicht im letzten Dezennium begangen wurden, vermieden werden.

Zunächst müssen wir eine etwas konservativere Handelspolitik treiben. Unsere Handelspolitik muß einen vorwiegend nationalen Charakter tragen. Wir müssen unsere Produktion derartig einrichten, daß sie in erster Linie zur Deckung unseres Bedarfs an Gütern, die wir am notwendigsten brauchen, dient. Erst in zweiter Linie ist es ratsam, zum Zwecke der Ausfuhr Güter, die wir überhaupt nicht bedürfen, zu erzeugen oder Güter in Quantitäten zu erzeugen, welche unseren Bedarf nach ihnen übersteigen. Nur dann wird es vor allem vorteilhaft sein, für den Export zu produzieren, wenn einerseits das Ausland die Zölle, welche es bei Einfuhr unserer Waren erhebt, niedrig bemißt und es die betreffenden Güter nicht selbst erzeugen kann und andererseits wir die Rohstoffe billig vom Auslande beziehen können und die betreffenden Güter unter relativ sehr niedrigen Kosten zu erzeugen vermögen.

Vor allem müssen wir unsere Ausfuhr in solchen Zeiten zu steigern suchen, in denen die Konjunkturen für die betreffenden Artikel günstig sind oder die Spannung zwischen dem Wert der eingeführten Rohstoffe und dem der Fertigfabrikate eine große ist.

Dagegen müssen wir bei ungünstiger Konstellation des Marktpreises unserer Exportartikel möglichst wenig zu exportieren suchen,

namentlich dann, wenn die Spannung zwischen dem Wert der importierten Rohstoffe und dem der Fabrikate eine geringe ist. Es ist also gut, wenn in Zeiten günstiger Konjunkturen unsere Handelsbilanz aktiv und in Zeiten ungünstiger Konjunkturen passiv ist.

Unsere Einfuhr muß sich dagegen auf solche Güter beschränken, welche wir nicht oder nur zu relativ sehr hohen Kosten erzeugen können[1]). Derartige Güter müssen wir in Zeiten ungünstiger Konjunkturen, d. h. zu möglichst niedrigen Preisen, einführen.

Um eine derartige Wirtschaftspolitik zur Durchführung bringen zu können, ist es zunächst erforderlich, daß wir durch Beschränkung der Einfuhr an Gütern, welche wir notwendig zu unserem Lebensunterhalt brauchen, die inländische Produktion so weit steigern, daß sie unseren dringendsten Bedarf an solchen Gütern zu decken vermag.

Aus diesem Grunde müssen wir z. B. der Landwirtschaft künftighin einen größeren Schutz zu teil werden lassen, als bisher[2]). Dies wäre nur in dem Falle irrationell, wenn Deutschland fernere Quantitäten landwirtschaftlicher Produkte nur zu so hohen Kosten erzeugen könnte, daß der Verlust, der hieraus gegenüber einer stärkeren

---

1) So sagte der Direktor der Rheinischen Eisenbahngesellschaft in der Generalversammlung vom 19. Juni 1879: „Für die Stetigkeit im wirtschaftlichen Leben eines Volkes ist es von durchschlagendster Bedeutung, daß der Konsum eines Landes so viel als möglich durch eigene Produktion gedeckt und daß die Einfuhr vom Auslande auf diejenigen Artikel des Konsums beschränkt werde, welche im Inlande entweder gar nicht produziert werden oder selbst nach Jahren der Lehre und nach Entwicklung der Arbeitskraft nicht unter annähernd gleich günstigen Bedingungen, wie im Auslande, produziert werden können".

2) Nach Pohle ernährt die Landwirtschaft noch immer $^4/_5$ der deutschen Bevölkerung, nur $^1/_5$ derselben sei direkt oder indirekt vom Auslande abhängig. Pohle behauptet daher, daß die Landwirtschaft der führende Wirtschaftszweig Deutschlands sei. Es mache nichts aus, daß die landwirtschaftliche Produktion nicht so große Überschüsse, d. h. nicht so große Gewinne über die aufgewandten Kosten abwerfe als die Industrie. Die Industrie habe ihre höhere Rentabilität zum größten Teil auf Kosten der durch die Entwickelung der letzten Jahre benachteiligten Landwirtschaft, zum allergeringsten Teile aber durch die Exportindustrie erreicht. Wir hätten in den letzten Jahren in vielen Fällen ohne jedweden Gewinn exportiert, nur um die im Inlande nicht absetzbaren Waren los zu werden. Vergl. Pohle, Deutschland am Scheidewege. Leipzig 1902, S. 66—84.

Fr. Naumann meint, Ende der siebziger Jahre des vorigen Jahrhunderts, als die landwirtschaftlichen Schutzzölle in Deutschland eingeführt wurden, sei die landwirtschaftliche Bevölkerung in Deutschland noch in der Majorität gewesen, zur Zeit aber nicht mehr. Nur noch 18 Millionen Menschen nährten sich in Deutschland von der Landwirtschaft. Vergl. Fr. Naumann, Neudeutsche Wirtschaftspolitik, Berlin-Schöneberg, 1902, S. 38.

industriellen Produktion erwachsen würde, derartig groß wäre, daß das Risiko im Falle einer stärkeren industriellen Produktion, in Produktion und Konsumtion stärker vom Auslande abhängig zu sein, paralysiert wird.

Daß dies für Deutschland nicht zutrifft, ist augenscheinlich. Wir haben noch viel Boden, der noch zu kultivieren ist und sicher unter den Pflug genommen werden wird, wenn die Preise auskömmliche sind. Wir dürfen uns unter keinen Umständen vom Auslande abhängig machen. Der momentane Gewinn, den unsere Volkswirtschaft infolge einer zu stark liberalen Handelspolitik erzielt, wird mehr als aufgewogen durch die Schäden, die uns künftighin aus derselben erwachsen werden. Ganz abgesehen davon, daß die landwirtschaftliche Produktion das Land im Falle eines Krieges mit den notwendigsten Nahrungsmitteln versorgt, muß man bedenken, daß es erwiesen ist, daß durch die landwirtschaftliche Arbeit die Volksgesundheit erhalten und gehoben wird, was bei industrieller Beschäftigung in der Regel nicht der Fall ist.

Wir müssen toujours en vedette bleiben. Wir müssen uns allezeit physisch stark und wirtschaftlich unabhängig vom Auslande erhalten. Wir haben unseren politischen Kulminationspunkt zur Zeit noch nicht erreicht. Daher hat die künftige Handelspolitik Deutschlands einen nationalen Charakter zu tragen.

Während wir also einerseits versuchen müssen, die unseren dringendsten Bedarf deckende Menge landwirtschaftlicher Güter selbst zu erzeugen, und zu diesem Zweck Schutzzölle bei Einfuhr derselben erheben müssen, ist es andererseits erforderlich, daß die Produkte unseres spezifischen Gewerbefleißes, die wir also relativ unter günstigen Produktionsbedingungen und teilweise zum Austausch gegen Produkte, die wir nicht herstellen können, erzeugen, im Auslande vorteilhaft verkauft werden können und die Rohstoffe, welche zur Erzeugung dieser Produkte erforderlich sind, wohlfeil vom Auslande eingeführt werden.

Um dieses Ziel zu erreichen, müssen wir bei Abschluß neuer Handelsverträge unser Augenmerk vor allem darauf richten, daß das Ausland die Zölle auf die Güter, die wir exportieren, ermäßigt. Als Äquivalent dafür müssen wir die Zölle, die wir bei Einfuhr von Rohstoffen erheben, die zur Verarbeitung der Exportgüter dienen, in Wegfall kommen lassen.

Außer durch handelspolitische Maßnahmen ist eine vorteilhafte Verwertung unserer industriellen Exporterzeugnisse vor allem durch

eine möglichst planmäßige Produktion zu erzielen, d. h. durch eine Produktion, die sich genau dem jeweilig vorhandenen und künftig zu erwartenden Bedarf anpaßt. Dies wird sich am besten erreichen lassen durch eine möglichst weitgehende Kartellierung der einzelnen Industriezweige [1]). Wir müssen Syndikate und Verbände für die verschiedenen Industriezweige bilden, die den einzelnen Unternehmern genau die Größe ihrer Produktion und die Höhe der Verkaufspreise vorschreiben. Auf diese Weise werden sich die Verhältnisse in den einzelnen Industriezweigen am ehesten konsolidieren. Das beweist das Kohlensyndikat. Die Kohlenindustrie blieb infolge ihres Zusammenschlusses von der Krisis fast unberührt. Sie bildete das feste Rückgrat in unserem Wirtschaftskörper, dem es zu verdanken ist, daß die Krisis nicht größere Dimensionen annahm und so bald zu weichen begann.

Vor allem dürfen diese Syndikate aber die Produkte im Lande nicht teurer verkaufen als im Auslande, und zweitens müssen sie in Zeiten günstiger Konjunkturen auf dem Weltmarkt ihre Ausfuhr zu steigern suchen, nicht aber in Zeiten ungünstiger Konjunkturen à tout prix — nur um die Vorräte abzustossen — ihre Produkte losschlagen, wie dies vor kurzem noch geschah. Es wäre eher zu empfehlen, in Zeiten ungünstiger Konjunkturen auf dem Weltmarkt die Inlandpreise niedriger als die Auslandpreise, in Zeiten günstiger Konjunkturen dagegen höher als die Verkaufspreise nach dem Auslande anzusetzen. Auf diese Weise würden Verluste für die Nation am besten vermieden werden. Natürlich müssen die in Frage kommenden Unternehmer kapitalkräftig genug sein, um einen derartigen Verkaufsmodus aushalten zu können. Durch eine derartige Preispolitik würde in Zeiten günstiger Konjunkturen die Gründungstätigkeit zurückgehalten, dagegen in Zeiten ungünstiger Konjunkturen die letztere angespornt

---

1) Auch Pohle behauptet, daß durch das Vorhandensein von Kartellen die Intensität der Krisen wesentlich verringert wird. Er hebt hervor, daß die Kartelle die Konjunktur in ihrem Verlauf wohl zu beeinflussen vermögen, aber nicht imstande wären, die Konjunktur zu machen. „Je besser die Anpassung der Produktion an die vorhandene kauffähige Nachfrage organisiert ist, je mehr also insbesondere die industrielle Kartellierung entwickelt ist, und je schneller und zuverlässiger die Berichterstattung über die Verhältnisse auf dem Warenmarkt arbeitet, um so früher wird es offenbar, wenn das Wirtschaftsleben wieder einmal in das Zeichen einer allgemeinen Krisis tritt.“ Vergl. Pohle, Bevölkerungsbewegung, Kapitalbildung und periodische Wirtschaftskrisen, Göttigen 1902, S. 6.

werden, da im ersteren Falle den Fabrikanten bei Ausfuhr ihrer Fabrikate ein Verlust, im letzteren ein Gewinn erwächst[1]).

Auch eine zweckmäßige Reform des Börsensteuergesetzes wird viel zur Überwindung unserer Wirtschaftskrisis mit beitragen. Vor allem wird bei einer Reform des Börsensteuergesetzes darauf geachtet werden müssen, daß der Kreis der wirklich am Spekulationsgeschäft interessierten Personen nicht durch gesetzliche Maßregeln über seine normalen Grenzen eingeschränkt wird. Die zum Börsengeschäft in erster Linie berufenen Elemente sind von der Börse nicht durch lästige gesetzliche Bestimmungen, wie der Registerzwang es ist, fernzuhalten, auch sind ihre Geschäfte nicht hoch zu besteuern, da ihnen sonst die Ausgleichung der Kurse, mit der immer ein Risiko verbunden ist, zu sehr erschwert wird. Dafür dürfen aber die Banken, Großkaufleute etc. die Börse nicht als ihre Domäne, in der sie ganz nach ihrem Belieben schalten und walten können, betrachten. Sie müssen es vielmehr als eine Pflicht betrachten, das Publikum, welches unkundig der Börse ist, zu belehren, oder es überhaupt von Börsengeschäften fernzuhalten.

Man muß es vor allem als eine Torheit, ja geradezu als eine Bosheit betrachten, die bloße Spekulation an der Börse anzufeinden. Die Spekulation ist das treibende Moment jedes wirtschaftlichen Organismus. Ohne Speknlation kann keine Arbeit, kein Kapital, kein Grund und Boden Nutzen bringen. Ihr Wesen besteht in der richtigen Leitung der jeweilig vorhandenen Produktionsgüter. Ohne die Spekulation würden letztere nicht in die Verwendungen eingeleitet werden können, in denen sie den höchsten Nutzen bringen.

Zur Spekulation sind außer den berufsmäßigen Geschäftsleuten wirtschaftlich berechtigt und müssen an ihr beteiligt sein alle diejenigen Personen, welche infolge der Größe ihres Vermögens berufen sind, Teile ihres Vermögens direkt produktiv anzulegen, sei es durch Gründung resp. Ankauf eigener Fabriken oder Erwerb von Aktien industrieller Etablissements. Es ist geradezu eine nationale Pflicht der durch Kapitalbesitz hervorragenden Klassen, ihr Kapital teilweise

---

1) Pohle schlägt noch vor, der Staat und die größeren Gemeinden möchten ihre Aufträge an die Industrie so viel als möglich nur in Zeiten der Depression erteilen. Wenn sie sich immer von diesem Grundsatz leiten lassen würden, so würde die wirtschaftliche Entwicklung viel an Gleichmäßigkeit gewinnen. Einen wesentlichen Einfluß in dieser Hinsicht werden nach seiner Ansicht Staat und Gemeinden jedoch nur dann ausüben können, wenn die öffentlichen Betriebe vermehrt werden. Vergl. Pohle, Bevölkerungsbewegung etc., S. 37 u. 38.

der heimischen Produktion zur Verfügung zu stellen. Denn die Kapitalien sind immer am besten verwendet, wenn sie im Lande bleiben.

Es ist nicht wünschenswert und auch nicht möglich, daß alle wohlhabenden Leute ihren gesamten Kapitalbesitz gegen feste Zinsen ausleihen. Zur Bewirtschaftung der von ihnen verliehenen Kapitalien müßten dann Leute herangezogen werden, die zu wenig kapitalkräftig sind, um im Falle eintretender Krisen diese aushalten zu können.

Auch ist es nicht ratsam, den Banken durch Beteiligung an Emissionen von Aktien der letzteren die Bewirtschaftung des überschüssigen Privatkapitals zu überlassen, und der direkte Erwerb von industriellen Aktien entschieden vorzuziehen. Dies beweist deutlich die letzte Krisis, die so überaus reich an Bankbrüchen war.

Es bleibt somit als das beste Mittel zur Konsolidierung unserer gewerblichen Verhältnisse, daß die größeren Kapitalisten die Spekulation mit einem Teil ihres Vermögens selbst übernehmen und Aktien industrieller Etablissements erwerben. Die Kapitalisten müssen durch eine gewissenhafte Presse über alle Vorgänge an der Börse genau unterrichtet werden. Das Ausbreiten falscher Gerüchte, das nur in gewinnsüchtiger Absicht geschieht, muß als ehrenrührig angesehen werden. Eventuell müssen auch noch Auskunftsstellen errichtet werden — vielleicht unter staatlicher Kontrolle — welche die Kapitalisten über die an der Börse gehandelten Werte genau zu informieren vermögen. Auch müssen die Aktionäre die Generalversammlungen besuchen, um sich an Ort und Stelle von dem Gang des Geschäfts zu informieren.

Von der Spekulation auszuschließen sind alle diejenigen Personen, die nur über ein kleines Vermögen verfügen, die durch ihren Beruf derart in Anspruch genommen sind, daß ihnen die Beaufsichtigung und Überwachung ihrer Kapitalien unmöglich ist, oder sich aus anderen Gründen zur Spekulation nicht eignen. Zur Verschärfung unserer letzten Krisis trug sehr viel dazu bei, daß die Spekulation in Schichten der Bevölkerung eingedrungen war, die überhaupt zu derselben nicht berufen sind. Es ist also wesentlich für unser Erwerbsleben, daß die Spekulationseffekten gut klassiert sind, d. h. in festen, kapitalkräftigen Händen sich befinden.

Innerhalb der oben angegebenen Grenzen ist die Spekulation eine nationale Notwendigkeit, heilsam und nützlich und ist durch gesetzliche Bestimmungen nicht einzuschränken.

Am besten wird man schließlich verhüten, daß unberufene Elemente am Spekulationsgeschäft sich beteiligen, wenn man die Staats-

papiere nicht vorzeitig konvertiert. Durch voreilige Konversionen wird der ganze Kapitalmarkt mobilisiert. Jede verfrühte Konversion begünstigt die Projektenmacherei: Es werden Unternehmungen ins Leben gerufen, die wirtschaftlich nicht existenzberechtigt sind. Die kleinen Kapitalisten greifen zu den Aktien, um eine höhere Verzinsung ihres Kapitals zu erhalten, und erleiden in der Regel auf diese Weise die größten Verluste.

Zu einer Konversion der Staatspapiere sollte der Staat nicht schon dann schreiten, wenn der Geldmarkt derartig flüssig ist, dass der Erfolg der Konversion sicher ist. Vielmehr muß der Staat erst warten, bis einmal der Geldmarkt wieder versteift ist und ungünstige Konjunkturen im Handel und in der Industrie bestehen, wie dies bei uns im Sommer und Herbst 1900 der Fall war. Der Finanzminister v. Miquel hätte sicher in diesem Jahre die Konversion der 4 prozentigen Anleihen in $3^1/_2$ prozentige, die er 1897 für reif hielt, unterlassen.

Nicht in Zeiten der Hausse unserer Staatsanleihen sind also die Konversionen vorzunehmen, sondern in Zeiten der Baisse. Sie dürfen mit anderen Worten nur dann erfolgen, wenn unter den ungünstigsten Marktverhältnissen für unsere Staatsanleihen diese noch einen so hohen Kurs behaupten, dass das Gelingen der Konversion sicher zu erwarten steht[1]).

---

1) Als präventive Mittel gegen den Eintritt von Krisen führt Prof. A. Wagner an: „die genaue Kenntnis der Produktions- und Absatzverhältnisse der Waren, eine gute, rasch veröffentlichte, genaue Handels- und Produktionsstatistik, zuverlässige kaufmännische Berichte, die aufmerksame Beobachtung des Ganges der Preise, der Handelsbewegung (Monat für Monat), der Zollausweise, der Einklarierung zum Konsum, ins Entrepot, der Herausnahme aus letzterem (beste Kontrolle für den Import und die voraussichtliche Konjunktur europäischer Waren in den Vereinigten Staaten), der Läger in erster und zweiter Hand, unablässige Beachtung der Zeichen der Zeit auf dem Geldmarkte, der Bankausweise (Bank von England, Frankreich, Neuyorker City banks, wöchentliche Publikation), des Standes des Diskonts und der Wechselkurse, der Ein- und Ausfuhr von edlem Metall, genauestes und speziellstes Studium der Handelsgeschichte, namentlich der statistischen Daten aus früheren Spekulationszeiten und Krisen." Vergl. A. Wagner, „Krisen" in Rentzsch Handwörterbuch der Volkswirtschaftslehre, Leipzig 1866, S. 528 u. 529.

VI.

Schluß.

Wenn wir künftighin eine Korrektur unserer Wirtschaftspolitik in der eben angegebenen Weise vornehmen, so steht zu erwarten, dass wir unsere gegenwärtige Wirtschaftskrisis bald überwinden und auch späterhin vor einem derartig großen Rückschlag, wie ihn die Spekulationskrisis von 1900/1901 darstellt, verschont bleiben. Die Krisis vom Jahre 1900/1901 ist zur Zeit bereits im Weichen begriffen, und wenn nicht alle Zeichen trügen, gehen wir einem neuen grossen kommerziellen und industriellen Aufschwung entgegen. Die Lage der Eisenindustrie, die noch vor einem Jahre eine sehr mißliche war, hat sich seit Gründung des Stahlwerksverbandes wesentlich gebessert. Dies ist um so bemerkenswerter, weil die Eisenindustrie gewissermaßen den Gradmesser für die industrielle Konjunktur darstellt. Auch sonst scheint allenthalben in der Welt der Unternehmungsgeist von neuem zu erwachen, und neue große Projekte — wie der Panamakanal und die afrikanischen Eisenbahnbauten — scheinen in den nächsten Jahren zur Ausführung zu kommen. Die deutsche Industrie wird aus diesem weltwirtschaltlichen Aufschwung sicher Nutzen ziehen.

Ganz ruhig wird wohl die wirtschaftliche Entwicklung nie verlaufen. Es werden immer wieder ungünstige und günstige Konjunkturen, wie Ebbe und Flut, einander abwechseln. Ihre Intensität wird aber merklich abnehmen, wenn wir eine vernünftige Wirtschaftspolitik treiben. Die Krisen werden daher auch diejenigen, welche von ihnen betroffen werden, nur wenig schädigen und im Zusammenhang hiermit einen wesentlichen Einfluß auf den nationalen Wohlstand nicht auszuüben vermögen.

Druck von Ant. Kämpfe in Jena.

Volkswirtschaftliche und wirtschaftsgeschichtliche Abhandlungen.

Herausgegeben

von

Professor Dr. W. Stieda

in Leipzig

Neue Folge. — Drittes Heft.



Verlag von Gustav Fischer in Jena.

1905.

Der Weinhandel im Gebiete der Hanse im Mittelalter.

Von

Hans Hartmeyer.



Verlag von Gustav Fischer in Jena.
1905.

Inhaltsverzeichnis.

Kapitel I.

Der hansische Handel. Eigenhandel, Zwischenhandel, Warenverkehr, Maße.

Ein charakteristisches Merkmal der Geschichte des Mittelalters ist die Bildung des Städtewesens, das sich nach dem Untergang der hohenstaufischen Macht als Gegengewicht gegen die aufstrebende Macht der Territorialfürstentümer herausgebildet hatte. „Die schönste Blüte deutschen Städtewesens im Mittelalter“ ist die Hanse[1]), die vornehmlich daraus erwachsen war, daß die losen, fast zufälligen Bündnisse kleiner Städtegruppen sich zur Beschützung ihres auswärtigen Handels in eine fest gefügte Organisation vereinigten. Die Hanse ist kein politisch fest gefügtes Bündnis, sondern eine Vereinigung mit aristokratischem Charakter[2]), die ausschließlich im Handel ihren Bestrebungen Zweck und Ziel setzte; sie war eine Handelsaristokratie, deren Mitglieder zur Erreichung individueller Vorteile in gemeinsamer Zusammenarbeit sich vereinigten.

Die Hanse war im Handel und Verkehrsleben Nordeuropas groß geworden, speziell im nördlichen Deutschland, wo die wendischen Städte, an der Spitze Lübeck, Bremen und Hamburg, dank ihrer geographischen Lage zu überragender Bedeutung gelangt waren. In den Winkeln der West- und Ostsee gelegen, waren sie dazu berufen, den Handelsaustausch des Westens mit dem des Nordens und Ostens zu vermitteln. Ihre eigenste Tätigkeit, aus der sie immer wieder neu verjüngende Kraft zogen, war der Zwischenhandel; auf der einen Seite die Naturalien und Rohprodukte des halbkultivierten Ostens, auf der anderen Seite die Erzeugnisse der Industrie, des Gewerbefleißes und des verfeinerten Kulturbedürfnisses der westeuropäischen Welt.

---

1) **Roscher**, System der Volkswirtschaft, Bd. III bearb. v. W. **Stieda**, S. 181.

2) **Daenell**, Geschichte d. deutschen Hansa, S. 188.

Die Sphäre des hansischen Handelsinteresses umzog die ganze Ost- und Westsee; im Osten breitete sie sich tief nach Polen, Livland und Rußland aus, im Westen erstrekte sie sich mit Einschluß von England durch den Kanal an der Küste Frankreichs entlang bis nach Spanien.

In diesem Wirtschaftskomplex hatten sich kleinere Wirtschaftsgebiete herausgebildet. Im Osten das polnisch-baltische mit seiner Abzweigung nach Rußland; im Norden das skandinavische, beide mit ausschließlicher Naturalproduktion. Im Westen lag das flandrisch-englische Wirtschaftsgebiet mit seinen Ausläufern nach Frankreich und Spanien, das dem hansischen Handel Produkte industrieller und gewerblicher Art lieferte. Die Grenze zwischen den Gebieten der Naturalproduktion und denen mit gewerblicher Tätigkeit lag im westlichen Winkel der Ostsee, wodurch Lübeck zu einem großartigen Umlageplatz und Mittelpunkt des hansischen Zwischenhandels im nördlichen Europa wurde.

Der hansische Handel des Nordens und Ostens erstreckte sich auf folgende Gegenstände: Aus Rußland und Livland holten die Hansen Pelzwerk, Felle, Leder, Talg, Wachs, ferner Honig, Getreide, Hanf und Leinsaat[1]); eingeführt wurden von ihnen Metalle, namentlich Kupfer, Eisen und Blei; ferner Leder, Handschuhe, Pergament, deutsche und flandrische Leinwand, endlich Salz, Met, Bier und Wein. Ein wichtiges Hauptausfuhrprodukt bildete das Getreide, das namentlich Esthland über die preußischen Häfen im Tauschhandel gegen Salz lieferte. Die Grundlage des hansisch-skandinavischen Handels bildete der Hering, der unter der Leitung von Lübeck eine eigene hansische Niederlassung mit ausschließlichem Heringsfang und -handel hatte entstehen lassen. Lübeck hielt allgemein die Fäden des hansischen Handels nach Norwegen in der Hand; namentlich mit Bergen, das seinerseits ein zentraler Stapelplatz ganz Norwegens war, stand es in lelbhafter Handelsbeziehung, so daß der Handel zwischen den beiden Häfen als Maßstab des hansisch-norwegischen Handels gelten kann. Der hansische Import umfaßte deutsches Getreide, Bier, Salz, Leinwand, Werkzeuge[2]); der Export Fische, Tran, Talg, Federn, Schwefel, Bauholz und einheimische grobe Wolltücher[3]) —.

---

1) W. Stieda, Revaler Zollbücher u. Quittungen i. d. Hansisch. Geschichtsquellen, Bd. V, S. 99.

2) Bruns, Die Lübecker Bergenfahrer und ihre Chronistik i. d. Hansisch. Geschichtsquellen, Bd. II, S. 51.

3) Bruns a. a. O. S. 70 ff.

Nachdem alle diese Produkte des Nordens und Ostens den Lübecker Stapel passiert hatten, trafen sie auf den Märkten Flanderns auf die Erzeugnisse flandrischen Gewerbefleißes. Bereichert wurden die flandrischen Märkte durch den Zuzug englischer und französischer Waren. Da die Hansen in ihrer ersten Epoche den englischen Markt auf Grund ihrer Monopole und Verträge vollkommen beherrschten, so ging auch der englische Export, der in der Regel in Wolle, Fellen und Metallen bestand, ausschließlich durch ihre Hände. Sie führten dagegen ein: Fische, Rheinwein, Pelzwerk, später auch Getreide. Namentlich England lieferte nach Flandern die Wollwaren, die dort verarbeitet, in Gestalt der berühmten flandrischen Tuche und Leinwand, neben den Erzeugnissen der Schmiede- und Schlosserkunst von den Hansen in Verkehr gebracht wurden. Neben diesem Eigenhandel beherrschten die Hansen auch den ganzen flandrischen Zwischenhandel, der neben den nordischen Produkten aus Deutschland Wein, Getreide, Farbstoffe, Wollwaren, Flachs, Hanf und Fleisch umfaßte.

Eine eigentümliche Stellung nimmt Frankreich ein; sein Handel mit der Hanse beschränkte sich ausschließlich auf den Export von Salz und Wein und zwar in solcher Ausdehnung, das er dem modernen Großhandel beinahe ebenbürtig an die Seite gestellt werden kann.

Dieser hansische Weinhandel soll im folgenden in den Kreis einer näheren Betrachtung gezogen werden. Die Quellen über den internationalen Weinhandel der Hansen fließen nicht reichlich; man ist, abgesehen von dem im Hansischen Urkundenbuch zusammengetragenen Material, das sich aus Verleihungen, Geleitsbriefen, Zollvorschriften und Stadtrechnungen zusammensetzt, lediglich auf die Schadenverzeichnisse der Hansen in den Hanserezessen angewiesen. — Doch auch hier sind die Angaben oft sehr ungenau; die Heimat der Schiffe ist meistenteils noch angegeben, doch fehlen Bemerkungen über Größe der Weintransporte und Arten der Weine sehr oft. Erschwerend für das Verständnis wirken auch die verschiedenen Maß- und Gewichtseinheiten. Die am meisten vorkommenden Maße und Gewichte sind die folgenden:

Die größte Maßeinheit war die Last; sie wurde bei den verschiedensten Gegenständen angewandt; in Reval bei allen Arten Naturalien[1]), dann vor allem bei Getreide, Hopfen und Salz[2]).

1) Stieda, Revaler Zollbücher und Quittungen, S. 123.

2) Blümcke, Berichte u. Akten d. hans. Gesandtschaft in Moskau im Jahre 1603, Hans. Gesch.-Quell., Bd. VII, S. 249.

Die Last zerfiel in Tonnen, und zwar rechnete man die große Last zu 24 Tonnen[1]) und die kleine Last zu 11 Tonnen[2]). Wie sich das Faß zur Tonne verhielt, läßt sich nicht feststellen; beim Faß unterschied man Ohmfaß[3]) und Stückfaß[4]). Tonnen und Fässer wurden nicht allein für Flüssigkeiten und Lebensmittel, wie Salz und Hering, benutzt, sondern man gebrauchte sie auch zum Transport von Metallen[5]).

Auf ein Faß gingen 2 Pipen oder 2 Bote[6]). Allgemein lassen sich die größeren Maße, wie folgt feststellen:

1 Last (groß) = 24 Tonnen;
1 Last (klein) = 11 Tonnen;
1 Faß = 2 Pipen = 2 Bote;
1 Fuder = 8 Pipen;

In den kleineren Maßen treten häufig lokale Verschiedenheiten auf. In Danzig rechnete man[7]):

2 Fuder = 8 Oxhoft = 12 Ohm = 1320 Stof.

In Hamburg, Lübeck[8]):

1 Fuder = 6 Ohm = 24 Anker;
1 Fuder = 6 Ohm = 240 Stübchen (Stof).

Ohm und Stübchen sind die Weinmaße des kleinen Weinverkehrs; diese Bezeichnungen werden nur beim Wein gebraucht. — Das Ohm wurde in dem Bruchteil von $\frac{1}{30}$ „Gelte"[9]) genannt, während $14\frac{1}{2}$ Ohm in einer „Roede"[10]) zusammengefaßt wurden.

Kapitel II.

Übersicht über den Weinbau im Gebiete der Hanse. Übergang von der Eigenproduktion zum Handel.

Als Vorläufer des hansischen Eigen- und Zwischenhandels ist die Eigenproduktion in den nördlichen Gebieten zu betrachten, die zur Zeit der Anfänge der Hanse bereits in hoher Blüte stand, Mit

1) Hans. Urkundb., VIII, Nr. 807.
2) Hans. Urkundb., VIII, Nr. 124.
3) Hans. Urkundb., IV, S. 996, Anmerk.
4) Hans. Urkundb., V, Nr. 83, § 6.
5) Stieda a. a. O. S. 123.
6) Hans. Urkundb., IV, S. 429.
7) Hirsch, Danzigs Handelsgeschichte, S. 261.
8) Blümcke a. a. O., S. 250.
9) Hans. Urkundb., V, Nr. 245.
10) Hans. Urkundb., V, Sachregister.

dem Emporkommen der Hanse und der Ausbreitung des Zwischenhandels hielten die Weine Italiens und Frankreichs ihren Einzug in Norddeutschland und verdrängten die heimische Produktion, die auch schon klimatischen Veränderungen zum Opfer zu fallen begann. Immerhin hielt sich der einheimische Wein noch lange Zeit neben seinem fremden Rivalen. Diesen Widerstand verdankte er einmal seiner Wohlfeilheit, und dann suchte man die fremden Weine durch Mischung mit einheimischen bekömmlicher und schmackhafter zu machen. Der nordische Weinbau im Gebiete der Hanse mußte endlich den Veränderungen des Klimas und Veränderungen im Geschmack der Konsumenten und dadurch in der Nachfrage weichen.

Weinbau gab es zu allen Zeiten in deutschen Landen. Die Bekanntschaft mit dem Wein verdanken unsere Vorfahren den Römern. Die Kultur der Reben dagegen lernten sie erst von den Missionaren. Daher entwickelte sich der erste Anbau von Wein auch ausschließlich im Schutze der Klöster, wo er in den Mönchen verständnisvolle Pfleger fand. So schreibt die Volkssage dem Bonifazius, als er Erzbischof von Mainz war, die Anlage zahlreicher Weinberge um Mainz herum zu. Unter Karl dem Großen ging die Weinkultur aus der Hand der Geistlichkeit in die des Volkes über; namentlich im Süden seines Reiches machte der Weinstock gewaltige Fortschritte. Bayern und Schwaben lernten von dem benachbarten Frankreich, während die Franken am Rhein durch Karl selbst auf den Weinbau geführt wurden. Um diese Zeit entstanden die reichen Weingefilde, die unter Karls Obhut speziell in der heutigen Rheinpfalz von den Klöstern der Benediktiner und Benediktinerinnen bebaut wurden. Diese Weinkulturen erreichten schon ein Menschenalter nach dem Tode Karls eine solche Blüte, daß sie im Vertrage zu Verdun besonders erwähnt wurden und mit ihren Mittelpunkten Mainz, Worms und Speyer zu dem Besitzteil Ludwigs des Deutschen geschlagen wurden[1]). Auch im Rheingau war Karl um den Weinbau eifrig bemüht und schaffte um seine Burgen und Sitze, namentlich Rüdesheim und Ingelheim, zahlreiche Musterkulturen. In seinem capitulare de villis stellte er Regeln und Anweisungen für Bau und Ernte des Weinstockes bis zur Weinbereitung zusammen[2]).

Auch die ersten schwachen Anfänge eines Weinhandels machen sich unter Karls Regierung bemerkbar; die Weine des Elsaß fanden

1) **Heeger**, Der Pfalzwein, S. 10 u. 11.

2) v. **Carlowitz**, Versuch einer Kulturgeschichte des Weinbaues, S. 75.

ihren Weg den Rhein hinab zu Sachsen und Friesen, die durch den Grad ihrer Kulturstufe für einen rationellen Weinbau noch nicht reif waren[1]).

Unter der Regierung der sächsischen Kaiser breitete sich der Weinbau immer mehr aus und drang bis nach Schwaben, Bayern und Tirol vor. Namentlich nach Beseitigung der Ungarngefahr wandte sich die Bevölkerung Bayerns mit erhöhtem Interesse dem Weinbau zu; vor allem in Regensburg entstand in dem dortigen Kloster St. Emeran eine blühende Pflanzstätte für Rebenkultur, die sich vom Ende des 9. Jahrhunderts an über die benachbarten Landschaften ausdehnte. Donauaufwärts waren damals Kruckenberg und Riedenburg Weinnamen von gutem Klang[2]).

Im Norden überschritt der Weinbau um diese Zeit die Saale; die Neugründungen von Meißen, Merseburg und Zeitz durch Otto den Großen wurden Pflanzstätten der Rebe[3]). Einzelne Bischöfe gelangten im frühen Mittelalter wegen ihrer Weinkulturen zu hohem Ansehen, so Bischof Benno von Osnabrück, Beanvard von Hildesheim und Adalbert von Bremen. Diese Kirchenfürsten hatten den erziehlichen Wert der Rebenkultur erkannt und suchten das Praktische mit dem Nützlichen zu verbinden, indem sie sich durch die Eigenproduktion von dem damals immer noch unsichern Handel emanzipierten; zumal da für ihre geistlichen Verrichtungen der Wein unentbehrlich war. Namentlich Hildesheim pflegte schon frühzeitig die Weinkultur außerordentlich; das Kloster besaß in Geisenheim und Boppard und in der Nähe von Würzburg eigene Weinberge[4]).

Einen Anstoß zur Weiterentwicklung der heimischen Kulturen brachten die Kreuzzüge, die die Rebe des Orients und Griechenlands einführten; gleichzeitig öffnete Frankreich seine Grenzen, und die Reben der besten französischen Sorten hielten ihren Einzug. Mit ihnen erschienen die Kluniazenser und Cisterzienser und verbreiteten die neuen Reben in allen Teilen des deutschen Reiches[5]), wo sie im Verein mit den einheimischen Gewächsen neue Sorten schufen. Ihnen verdankt die deutsche Weinkultur nicht zum wenigsten den kräftigen Fortschritt

1) Nordhoff, Der vormalige Weinbau in Norddeutschland, S. 3.

2) Reindl, Die ehemaligen Weinkulturen in Südbayern i. d. Mitteil. d. geographisch. Gesellschaft zu München, Heft 19, S. 94, 95.

3) v. Carlowitz a. a. O., S. 79.

4) Janicke, Das Weinamt der Domherrn zu Hildesheim, in Zeitschr. des histor. Ver. f. Niedersachsen, 1887, S. 272.

5) Nordhoff a. a. O., S. 10.

und die Ausbreitung, wie wir sie zur Blütezeit der Hanse im 12. und 13. Jahrhundert vorfinden.

In diesem Zeitraum hatte der deutsche Weinbau ungefähr folgende Ausdehnung: die heutigen Kulturen am Rhein erstreckten sich viel weiter: in Köln wuchs viel, wenn auch saurer Wein, und bis nach Xanten herunter konnte man Reben antreffen. Diesseits des Rheines war in Westfalen vor dem Erwachen der Industrie das Land weithin mit Reben bedeckt; Altena, Iserlohn und Höxter waren Mittelpunkte intensiven Weinbaues[1]). Doch hat sich der westfälische Weinbau nicht lange gehalten, die Konkurrenz des rheinischen Handels und die Entdeckung der reichen Bodenschätze des Landes setzten ihm bald ein Ziel. Im Gegensatz zu Westfalen breitete sich im Münsterland der Weinbau bedeutend aus und erfreute sich langer Blüte; namentlich nahm sich hier wieder die Geistlichkeit der Kultur an. Die Bistümer Münster und Paderborn zogen geschätzte Sorten auf ihren schon früh angelegten Weinbergen. Schon im 12. Jahrhundert sollen die Benediktiner mit Weinpflanzungen begonnen haben, deren Spuren zu Leckum am Macklenberg noch heute nachweisbar sind[2]). Mit dem Wesergebirge findet der mittelalterliche Weinbau seinen Abschluß; im Kloster Korwey besitzt er seinen letzten Ausläufer. Aber dieses Kloster konnte, ähnlich wie Hildesheim, seinen eigenen Bedarf nicht mehr selbst produzieren; es besaß deshalb eigene Weinberge am Rhein und an der Mosel.

Die Ebene zwischen Bremen und Hamburg ließ keinen Weinbau zu. Dagegen blühte in Altsachsen und in der Mark Brandenburg der Weinbau außerordentlich. In Altsachsen war Hildesheim einer der wichtigsten Mittelpunkte des nordischen Weinbaues; außer dem Kloster besaßen auch die meisten kleineren Kapellen ihre eigenen Weinberge[3]).

Den bedeutensten Weinbau und Export des ganzen Nordens besaß die Mark Brandenburg[4]); die Weine von Rathenow, Brandenburg, sowie namentlich von Guben waren weit verbreitet[5]). Der Gubensche Wein ist einer der wenigen deutschen Landweine, die auch im internationalen Weinhandel eine Rolle spielen; im Weinhandel des preußischen Ordens kommt sein Name oft vor. Von Brandenburg breitete

1) **Wiegand**, Gesch. d. Reichsabtei Corvey und der Stadt Höxter.

2) **v. Carlowitz** a. a. O., S. 15.

3) **Kratz**, Der Dom zu Hildesheim, Bd. III, S. 87.

4) **P. Schwarz**, Der Weinbau in der Mark Brandenburg, S. 17.

5) **Hausen**, Darstellung des Weinbaues in den Marken Brandenburg, S. 26.

sich die Rebenkultur im Anfang des 16. Jahrhunderts auch nach Mecklenburg aus; doch werden Weinberge in Verbindung mit Klöstern schon in Urkunden von 1284 erwähnt[1]). Von hier drang die Rebe bis in den Sandboden der Ostsee vor; in Lübeck soll noch der Name „Weinberg“ an ihre Verbreitung erinnern[2]).

Nicht zu übergehen ist auch der Weinbau in Schlesien; schlesische Weine waren unter dem Namen „Grünberger“ wegen ihrer reichen Erträge im ganzen Mittelalter weit bekannt und verbreitet.

Der norddeutsche Weinbau ist, abgesehen von Temperaturveränderungen, vor allem dem Handel zum Opfer gefallen. Als der Weinbauer sah, daß er, ohne sich der Mühe des Anbaues zu unterziehen, durch die Weinkaufleute vom Rhein bessere und billigere Ware beziehen konnte, ließ er seine Weinberge eingehen und überließ es dem Handel, das Weinbedürfnis zu befriedigen.

Jetzt trat der hansische Weinhandel erst voll in seine Rechte.

Kapitel III.

Der hansische Aktiv- und Zwischenhandel.

1. Der hansisch-englische Handel.

England ist das erste nordische Gebiet, mit dem die Deutschen in Handelsbeziehungen getreten sind; diese Tatsache liegt in dem Charakter des niederrheinischen Handelsgebietes begründet. Während die meisten deutschen Gebiete in ihrer Abgeschlossenheit auf den Binnenhandel angewiesen waren, lenkte der Lauf des Rheins den Handelsstrom auf England hin. Denn hier begegneten sich die letzten Ausläufer des Mittelmeerhandels mit dem des rheinischen Wirtschaftsgebietes. Ein zweites Moment für die früh ausgebildete englisch-deutsche Handelstätigkeit lag in der rechtlichen Stellung, welche die Deutschen sich früh in England zu erwerben verstanden hatten. Mit einer geradezu beispiellosen Zähigkeit und Ausdauer gelang es den Hansen, im Laufe der Jahrhunderte diejenigen Privilegien zu erlangen, auf deren Basis sich der hansische Handel in England zu einer solchen imponierenden Größe entwickelt hat. Die ältesten Beziehungen der Hansen zu England gehen bis in das 10. Jahrhundert zurück; man nannte sie hier „Leute des Kaisers“ und verstand darunter Kaufleute

1) Mecklenburg Urkundb., I, Nr. 766.

2) Wehrmann, Der Ratsweinkeller zu Lübeck, in d. Zeitschr. d. Vereins f. lüb. Gesch., Bd. II. S. 86.

des Niederrheins, speziell aus Köln und den flandrischen Provinzen, dann auch aus Hamburg, Lübeck, Bremen, Braunschweig und Lüneburg.

Während dieses Zeitraums ist allerdings von einem gemeinsamen Vorgehen deutscher Kaufleute noch keine Rede; es kommen hier lediglich Freibriefe und Privilegien für einzelne Städte, die in England Handel treiben, in Betracht; so die Freiheiten der Braunschweiger von 1230, die Freibriefe für Hamburg von 1266, für Lübeck 1267 [1]). Allmählich schlossen sich diese einzelnen deutschen Städte zusammen und repräsentierten in der Gildhalle eine Gemeinschaft, die jetzt mit Entschlossenheit den Kampf um ihre Privilegien aufnahm [2]). Namentlich Köln gebührt hier das Verdienst, die Landsmannschaften in der Gildhalle zusammengeführt und den Deutschen einen gesicherten Rechtszustand geschaffen zu haben.

Im 13. Jahrhundert gelang es Lübeck, im Bunde mit Hamburg sich gegen die Kölner Herrschaft zu erheben; ein Umschwung, der allen weiter daran beteiligten Städten des nördlichen Deutschlands zugute kam. Das Privileg König Heinrichs III. aus dem Jahre 1238 öffnete ihm den Besuch Englands zu Handelsunternehmungen, und Lübeck tritt nun an die Spitze der Vereinigung deutscher Kaufleute oder der Hanse Alemanniens, wie sie damals zuerst genannt wurde. Der Anfang zu einer selbständigen Genossenschaft war gemacht, sie hatte ihr Gildehaus und bemühte sich auf dieser Basis, ihre bereits erlangten Freiheiten zu behaupten und zu erweitern. In der magna carta Eduards I. von 1303, die als die Grundlage des englisch-hansischen Handels anzusehen ist, wurde allen Fremden völlige Handelsfreiheit in England gewährt.

Von kleineren Verordnungen abgesehen, war das nächste bedeutsame Aktenstück der Vertrag zu Utrecht 1474, in dem die Hansen auf Grund ihrer Eduard IV. gegen Frankreich geleisteten Dienste neben Wiedereinsetzung in ihre früheren Rechte verschiedene günstige Privilegien erlangten; so wurde ihnen der Stahlhof in London und Boston zur Verfügung gestellt und ihnen abermals Handelsfreiheit im ganzen Lande bestätigt. Dieser Utrechter Vertrag bedeutet für die Hansen den Höhepunkt ihrer Macht; gleichzeitig beginnen im Bunde die zentrifugalen Kräfte zu wirken: die hervorragendsten Städte suchen Sonderprivilegien zu erlangen, intriguieren gegeneinander und zersplittern ihre Macht; an dieser Uneinigkeit ging die Hanse in England zugrunde.

1) **Sartorius**, Gesch. d. hansischen Bundes, I, 282 ff.

2) **Lappenberg**, Urkundl. Gesch des Londoner Stahlhofes, S. 18 ff.

Die Vorbedingung für eine rechtlich gesicherte Stellung des deutschen Kaufmanns war durch ein wohl organisiertes Fremden- und Schuldrecht gegeben: infolgedessen konnte sich der hansische Handel in großartiger Weise in England entwickeln.

Schon von alters her spielt der Import von Rheinwein eine große Rolle. Die ältesten Nachrichten reichen in die Zeit zurück, in der eine Vereinigung der Hansen noch nicht stattgefunden hatte und Köln noch allein die maßgebende Rolle im hansisch-englischen Handel spielte. Demgemäß haben auch die erhaltenen Urkunden die Regelung der Handelsbeziehungen zwischen Köln und London zum Inhalt. 1157 richtete Heinrich II. von England an die Sheriffs von London die Botschaft, daß er den Kölner Kaufleuten die Erlaubnis erteilt habe, ihren Wein ebenso in London anzubieten, wie der aus Frankreich eingeführte Wein feilgehalten wird[1]). Diese Urkunde bildet einen Beleg für die Annahme, daß den deutschen Kaufleuten in der ersten Periode ihrer Handelstätigkeit nur kleinere Privilegien seitens der Krone bewilligt worden seien, die lediglich als eine Gnade des Landesherrn aufzufassen sind, nicht aber der geschlossenen Machtstellung der fremden Handeltreibenden ihre Entstehung verdanken. Leider bildet diese Urkunde die einzige Quelle für den Weinhandel dieser frühesten hansischen Handelsperiode.

Eine Durchführung der verliehenen Rechte findet erst statt, als sich die deutschen Kaufleute unter der Führung Lübecks zusammengeschlossen hatten und so die Ursache zu der carta mercatoria von 1303 wurden. Während die Kaufleute aller Nationen für ihre Waren eine umfassende Handelsfreiheit, d. h. freie Ein- und Ausfuhr nach Bezahlung des fetgesetzten Zolles, erhielten[2]), enthielt die carta für den Weinhandel die Einschränkung, daß Wein, wenn er einmal eingeführt war, nur mit besonderer Erlaubnis wieder ausgeführt werden durfte. Im Lande blieb den hansischen Kaufleuten der Groß- und Kleinhandel unbenommen, nur das Feilhalten von Wein in Wirtshäusern war untersagt.

Wichtig für den Weinhandel war allein das dem König zustehende Recht der prisa[3]). Die prisa im Verein mit der purveyance gaben dem König das Recht, seine Waren zu einem niedrigst angesetzten

1) Hans. Urkundb., I, Nr. 13.

2) Keutgen, Beziehungen der Hanse zu England, S. 5.

3) Hall, History of the custom-Revenue in Engl. I, S. 55, II, S. 60 ff.; Kunze, Hanseakten, S. XXXVII und XXXVIII.

Preise einzukaufen. Die purveyance bezog sich nur auf Bodenprodukte, während die prisa von den anderen Gegenständen des Handels, wie Metalle, Leinwand. Holz- und Stahlwaren, erhoben ward[1]). In natura hat sich dieses Recht nur für Wein erhalten; Schiffe mit einer Ladung von weniger als 10 Fässern waren abgabefrei, von 10 bis 20 Fässern an aufwärts gehörte ein Faß dem König, von mehr als 20 Fässern gehörten zwei dem König[2]). Eine zusammenhängende Darstellung dieses Rechts der prisa gibt eine Verhandlung vor dem Londoner Schatzamt gegen den deutschen Kaufmann Franko von Köln. Dieser hatte sich der Verletzung des Prisenrechtes des Königs insofern schuldig gemacht, als er seine Ladung Wein aus dem Schiffe ausladen ließ, ohne die zwei dem König gehörigen Fässer, nämlich „ein Faß vor dem Mast und eins hinter dem Mast“ abgeliefert zu haben, und außerdem die nach Entdeckung der Hinterziehung an die Fässer angelegten Siegel erbrochen hatte. Eine Erklärung für den Ausdruck „vor und hinter dem Mast“ läßt sich nicht finden; vielleicht handelt es sich um einen altertümlichen Ausdruck einer früheren Verordnung; denn für das Alter des Prisenrechtes zeugt das regelmäßige Beiwort consuetus in der Wendung „de rectis prisis suis debitis et consuetis[3]). An die Stelle der Weinprise trat mit dem Erlaß der carta mercartoria von 1303 die sogenannte Butlerage[4]), eine Zollabgabe von 2 Schillingen für jedes Faß[5]). Sie bot als eine feststehende Abgabe einen Anteil für die Hansen, während die Prise an Bedeutung verlor oder gewann, je nach dem wie der Preis des Weines stand. Als dann 1311 die carta mercartoria für ungültig erklärt wurde, fiel die Butlerage und der König verlangte aufs neue die Prise. Dagegen erhoben die Hansen Einspruch, weil ihre Fässer der normalen Aichung nicht entsprachen und die Prise nach altem Herkommen deshalb von ihnen nicht erhoben werden sollte. Im Jahre 1304 befahl König Eduard dem Schatzamt, die Verhandlungen über die Rheinweinprise zu Ende zu führen[6]).

---

1) Hall a. a. O., II, S. 102.

2) Kunze, Hanseakten aus England, Urk. Nr. 52 und S. XXXV.

3) Kunze a. a. O., S. 45.

4) Hall a. a. O., II. S. 60 ff.

5) Keutgen a. a. O., S. 6.

6) Hans. Urkundb., II, Nr. 252. Kunze, Hanseakten, S. XXXV und XXXVI. Eine Weiterführung der Angelegenheit ist aus den Urkunden nicht ersichtlich; als 1322 die carta mercartoria wieder eingeführt wurde, war die Sache an sich dadurch erledigt.

Die Ausfuhr- und Einfuhrtabellen von 1303 bis 1311 [1]) sind erhalten und bieten ein genaues Bild über den damaligen Warenverkehr; Angaben über Wein fehlen leider gänzlich.

Wenn auch diese ganze Bewegung der Londoner Kaufmannschaft, die in der Aufhebung der carta mercatoria ihren Abschluß erhielt, sich in erster Linie gegen die Italiener, die während des 13. Jahrhunderts den Londoner Geldmarkt beherrschten, richtete und die hansischen Kaufleute bei diesen Maßregeln erst in zweiter Linie in Betracht kamen, so mußten letztere doch trotzdem wieder mit dem Kampf um Erlangung einzelner Privilegien beginnen. Es war der staatsrechtliche Zustand des 13. Jahrhunderts zurückgekehrt, nur mit dem Unterschied, daß die Hansen in ihrer Vereinigung jetzt eine geschlossene Macht zur Erringung ihrer alten Privilegien ins Feld führen konnten. — Schon 1317 erhielten sie ein neues, großes Privileg, in dem sie die Bestätigung ihres Anspruches auf ausgedehnten Rechtsschutz erhielten; in den folgenden Jahrzehnten, in denen fremde Nationen, wie die Spanier, an der Vermehrung ihrer Privilegien arbeiteten, verhielt sich der hansische Kaufmann gänzlich ruhig. In bezug auf den Weinhandel fehlt es an Belegen bis zum Jahre 1342. In dieser ganzen Zeit gestaltete sich die Lage der Ausländer immer vorteilhafter; außerdem machte sich in der Londoner Bevölkerung selbst eine Strömung für die fremden Kaufleute bemerkbar. Durch die Bedrückung der englischen Handeltreibenden war ein allgemeiner Rückgang im ausländischen Handel eingetreten und damit verbunden eine große Preissteigerung der Waren. Jetzt traten auch die hansischen Weinkaufleute hervor und verlangten die Freigabe des Weinverkaufes im kleinen und im großen in der Stadt [2]) was ihnen in der carta von 1303 ausdrücklich verboten war.

Ihrem Verlangen wurde auch von seiten des Königs nachgegeben, der ihnen eine günstige Antwort zuteil werden ließ [3]). Diese Freigabe des direkten Handels mit der Londoner Bevölkerung bedeutete für den deutschen Kaufmann einen großen Fortschritt, denn sie befreite ihn von dem lästigen Zwischenhandel, und andrerseits konnte er sich im persönlichen Verkehr mit seinen Konsumenten über deren Bedürfnisse und Geschmack aus eigener Anschauung unterrichten. Der englische Bürger hingegen erhoffte von dieser Maßregel einen Rückgang in der Preissteigerung, den er eben mit Recht auf den Zwischenhandel zurückführte.

---

1) **Schanz**, Englische Handelspolitik, Urk. Nr. 369—374.

2) Hans. Urkundb., II, Nr. 708.

3) Hans. Urkundb., II, Nr. 709.

In die Regierungszeit Eduards III. (1327—1377) fällt zuerst eine Ordnung des Stapelverkehrs und des Kleinverkaufes in der Stadt[1]). Auch der Wein hat darin Platz gefunden. Danach dürfen fremde und einheimische Kaufleute Wein in alle Häfen und in alle Städte des Binnenlandes auf den Stapel bringen, sie sollen frei von jedem Zoll oder ungerechten Forderung sein und ihre Waren im Groß- oder Kleinhandel vertreiben können. Diese Verordnung ist somit eine Gesamtbestätigung der bisherigen Privilegien; eine Neuerung hingegen bildet das Verbot, den Schiffern, die den Wein herbeibrachten, entgegenzufahren und schon vorher mit dem Eigentümer der Weinladung Kaufabschlüsse zu vereinbaren.

Erst nach Landung der Waren am Stapel wird der Handel freigegeben. In Berücksichtigung der Ordnung von 1342, die zur Beseitigung des Zwischenhandels erlassen war, ist diese Maßregel nur gerechtfertigt. Es scheinen sich in der kurzen Zeit von einem Jahrzehnt einzelne Unternehmungen oder auch Gesellschaften gebildet zu haben, die den Weinverkauf en gros betrieben und auf diese Weise die Preisbildung für Wein im Detailverkauf in die Hand bekommen wollten. Diese Bestrebungen wurden durch die Verordnung, wenn auch nicht aufgehoben, so doch wirksam unterbunden. Welche Bedeutung der Weinverkauf in London jetzt gewonnen hatte, geht, abgesehen von der Verlängerung des Schutzes des Weinimportes für die deutschen Kaufleute seitens des Königs[2]), aus dem Erlaß über die Taxe im Weinverkauf hervor[3]). Dieselbe wurde 1354 aufgestellt, um zu große Preisforderungen unmöglich zu machen; sie setzte den Preis für ein Faß Wein in London, den Vorstädten und in den nördlichen und östlichen Provinzen und Häfen bis Southampton auf 6 Denare fest; von Southampton nach Westen, d. h. in den Grafschaften Southampton, Somerset, Gloucester, Cornwall, Devon und Wales auf 5 Denare. Ein Erlaß von 1454 bestimmte ergänzend, daß bei Übertretungen der obigen Vorschriften seitens der Weinhändler und Weinschenken dem Rate der einzelnen Städte das Recht zustehen sollte, in die Schenken einzudringen und den Weinschank zu sistieren oder den Wirt zu veranlassen, den Wein zu dem angeordneten Preise zu überlassen. Alle Streitigkeiten, die im Detailverkauf zwischen Käufer und Verkäufer vorkamen, wurden vor die Schranken einer Jury von zwei Lombarden, zwei Deutschen und zwei Engländern gewiesen[4]).

1) Hans. Urkundb., III, Nr. 571, § 10.
2) Hanserezesse, 1. Abteil. I, Nr. 153.
3) Hans. Urkundb., III, Nr. 424, Anmerkung.
4) Sartorius a. a. O., S. 310.

Das charakteristische Moment für die Entwickelung der hansisch-englischen Beziehungen ist der Kampf der Hanse für ihre Privilegien und das Bemühen der Engländer, sich dieser Privilegien zu entledigen, die sich für ihren mehr und mehr ausbreitenden Eigenhandel teils in der Konkurrenz teils in anderweitigen Behinderungen drückend fühlbar machten. Die Engländer suchten dies teils ungesetzlich, teils gesetzlich in der Form von Parlamentsbeschlüssen durchzusetzen und die einzelnen Vollmachten des hansischen Kaufmanns bis ins kleinste zu fixieren. Diesem Bestreben verdankt auch die ausführliche Vorschrift über die Eichung der in England eingeführten Weinfässer vom Jahre 1358 ihre Entstehung[1]. Da der Erlaß urkundlich der erste Beleg ist, den Weinhandel und Verkauf an vorgeschriebene Maße zu binden, sei sein Inhalt skizziert.

Alle eingeführten Weine müssen zuerst von den königlichen Eichungsbeamten geeicht werden; weigert sich ein Eigentümer, seine Fässer eichen zu lassen, soll er mit Gefängnis bestraft werden. Wenn der Eichungsbeamte als unzuverlässig befunden wird oder sich zum Schaden der Käufer Bestechungen zugänglich zeigt, soll er dem geschädigten Käufer den Schaden dreifach ersetzen, seine Stellung verlieren und mit Gefängnis bestraft werden. Wenn in einem Fasse weniger enthalten ist, als nach der Faßakzise anzunehmen ist, so muß beim Kauf der Wert des fehlenden Quantums vom Ganzen abgezogen werden. Wenn Kaufleute ihren Wein ungeeicht in den Tavernen der Stadt zu verkaufen suchen oder den Eichungsbeamten am Eichen hindern, sollen ihre Namen öffentlich bekannt gemacht und sie selbst zur Rechenschaft herangezogen werden. Ferner war es ein beliebtes Verfahren der Kaufleute, die Fässer vor dem Eichgeschäft zu öffnen, kleine Quantitäten Wein herauszunehmen und dann die Fässer wieder zu verschließen. Auf diese Weise umgingen sie die Eichungskosten und erzielten durch den Verkauf des entwendeten Weines trotzdem die gleichen Preise; auch gegen dieses Verfahren wendet sich der Erlaß.

Wenn man den mehr und mehr zunehmenden englischen Handel in Betracht zieht, so sind die Bestimmungen für den Handelsverkehr der Kaufleute nicht als übermäßig drückend anzusehen, da sie doch lediglich zum Schutze des kaufenden Publikums gegen Ausbeute erlassen wurden. Gegen die Eichungsbeamten werden noch alle Arten mittelalterlicher Strenge bei Übertretungen angewandt: wird ein Beamter bei einer Unredlichkeit in der Ausübung seines Geschäftes einem

1) Hans. Urkundb., III, Nr. 424.

Käufer gegenüber betroffen, so hat er diesem nicht nur einen dreifachen Schadenersatz zu leisten, sondern wird auch noch mit Gefängnis bestraft. Im großen und ganzen bleiben unter der Regierung Eduards III. die alten Zollprivilegien, von einzelnen kleinen Konzessionen abgesehen, bestehen; die Urkunden, die diese Konzessionen zum Inhalt haben [1]), kommen für den Weinhandel nicht in Betracht, da sie sich auf die Regelung des englischen Woll- und Tuchhandels beziehen. Erst unter Eduards Nachfolger, Richard II., hören wir von neuerlichen Erlassen über den hansisch-englischen Weinhandel [2]).

In seinem letzten Regierungsjahre hatte Eduard III. das von ihm selbst ausgestellte Privileg wieder zurückgenommen [3]), in dem er den hansischen Kaufleuten in London den Kleinverkauf mit Wein erlaubt hatte. Richard II. bestätigte die Freiheiten der deutschen Kaufleute durch Erneuerung der beiden Privilegien von 1303 und 1317; da aber dasjenige von 1303 den Handel auch en détail nach Hinterlegung der Zollgebühr gestattet, so ist die Verordnung Eduards III. hierdurch wieder aufgehoben. Diese beiden Privilegien bildeten fortan die Grundpfeiler des hansischen Rechts in England; in der Folgezeit handelt es sich bisweilen noch um einzelne kleinere Abänderungen, aber im ganzen ist der Kampf der Hansen um ihre Privilegien jetzt zur Ruhe gekommen, bis mit dem hereinbrechenden Verfall der Hanse der Welthandel andere Richtungen nahm und sich auf einer neuen Basis gründete. Größere Streitigkeiten entstanden nur einmal durch Aussperrungen, die aber 1388 glücklich beigelegt wurden. Gegen Ende des 14. Jahrhunderts ist der Zeitpunkt erreicht, wo sich die Engländer dem Beispiel der hansischen Kaufleute folgend, ihrerseits organisieren und namentlich mit dem deutschen Orden und Flandern in selbständigen Handelsverkehr treten.

Wie vollzog sich nun der hansische Weinhandel mit England?

Es kommen hier zwei Richtungen in Betracht: einmal vermittelte der deutsche Kaufmann den Weinverkehr aus Südfrankreich, wo la Rochelle als Hauptstapelplatz anzusehen ist, und dann trieb er auf eigene Rechnung Export der Rheinweine den Rhein hinunter durch Flandern und Holland nach England. Der Handelsweg von Südfrankreich nach England muß uralt gewesen sein; daß auf ihm auch Wein transportiert worden ist, hören wir erst verhältnismäßig spät. Hierbei

1) Hans. Urkundb., III, Nr. 397, Nr. 417.

2) Hans. Urkundb., IV, Nr. 605; Hanserezesse, 1. Abteil. II, Nr. 155.

3) Hans. Urkundb., IV, Nr. 569.

ist aber immer zu bedenken, daß diese Tatsache bei dem spärlichen und lückenhaften urkundlichen Material nicht viel zu sagen hat. 1363 wird den Weinkaufleuten aus der Gaskogne durch einen Erlaß Eduards III. das Recht zugestanden[1], Heringe und Wolltücher zu exportieren. Da hier von den Weinkaufleuten aus der Gaskogne in Verbindung mit einigen ihrem Gewerbe fernstehenden Handelsprodukten nach Art eines Sammelbegriffes die Rede ist, so ist die Annahme berechtigt, dem hansischen Weinexport aus Südfrankreich nach England ein hohes Alter zuzuschreiben. Als direkte Importeure von Wein aus der Gaskogne nach England führt hansische Kaufleute eine Urkunde von 1316 an[2]: Dem Kölner Bürger Bref von Horn wird durch ein Schreiben des Grafen Wilhelm von Hennegau an König Eduard von England bezeugt, daß 108 Faß Gaskogner Wein, mit denen er in England gelandet ist, nur zur Einfuhr nach Holland bestimmt seien.

Eine Ladung von 108 Faß war für damalige Verhältnisse sehr groß, so daß man wohl nicht fehl geht, aus der obigen Angabe die Existenz selbständiger Weintransporte anzunehmen; es sind dies dieselben Weintransporte, wie wir sie später in Köln wiederfinden, wohin sie von den sogenannten Niederländern von Holland her den Rhein hinauf geführt wurden.

Dieser ganz bestimmte südfranzösisch-englische Weinhandelsweg sei noch durch zwei urkundliche Angaben belegt. Im Jahre 1387[3]) nimmt Richard II. hansische Kaufleute aus Stralsund mit ihrer Ladung von 300 Faß Wein, die sie von la Rochelle nach England verfrachtet hatten, in seinen Schutz; ebenso einen Kaufmann aus Genua, der gleichfalls in Stralsunder Schiffen aus la Rochelle Wein nach England exportiert hatte. An dieser Stelle sei eine Klage Stralsunds vom Jahre 1405 erwähnt[4], in der es sich über die Wegnahme eines Weinschiffes mit 11 Faß Wein aus la Rochelle durch Bürger von Plymouth beschwert. Um endlich noch einen Beleg für la Rochelle als Weinmarkt anzuführen, sei eine Urkunde von 1388[5]) beigebracht, in der hansische Kaufleute 51 Fässer Wein von la Rochelle nach Irland verfrachtet haben. Neben la Rochelle kommen in zweiter Linie noch Bordeaux und Bayonne als Weinausfuhrorte in Betracht; wir hören wenigstens aus einer Urkunde vom Jahre 1391[6]), daß hansische Kauf-

1) Hans. Urkundb., IV, S. 49. Anmerk. 1.
2) **Kunze** a. a. O., Urkunde Nr. 60.
3) **Kunze** a. a. O., Urkunde Nr. 237.
4) **Kunze** a. a. O., Urkunde Nr. 345.
5) **Kunze** a. a. O., Urkunde Nr. 242.
6) **Kunze** a. a. O., Urkunde Nr. 265.

leute die Erlaubnis erhalten haben, Wein zollfrei aus den beiden genannten Hafenplätzen auszuführen und zwar als Rückfracht gegen Getreide, das sie wegen der herrschenden Teuerung in England aus Preußen importiert hatten, aber nicht hatten verkaufen dürfen.

Als vierte Provenienz von französischem Wein kommt endlich noch die Gegend von Poitou in Betracht, und zwar auch in Verbindung mit preußischen und lübischen Schiffern [1]; einmal wird einem preußischen Kaufmann von einem gewissen Wilhelmus von Cornwallis ein Schiff mit 92 Faß Wein aus Poitou weggenommen im Werte von 816 Nobeln; das andere Mal wurde ein lübischer Kaufmann von Engländern seiner Ladung beraubt; unter dieser befanden sich 22 Fässer Poitouwein. Zwischen den vier genannten Häfen bewegte sich der französisch-englische Zwischenhandel der Hansen; inwieweit der Weinhandel der preußischen Städte hierbei in Betracht kommt, gehört in das Kapitel des hansisch-preußischen Handels. Neben den preußischen Städten und Stralsund nahm auch Lübeck und Hamburg an dem französisch-englischen Zwischenhandel teil.

Der Verkehr Kölns mit England unter Benutzung des Rheins fällt beinahe mit dem von Flandern zusammen.

2. Der hansisch-niederländische Weinhandel.

Die Stelle, wo sich der Handel des europäischen Nordens, und besonders der niederdeutsche Handel mit dem Welthandel berührte, war der internationale Markt in Flandern, in dessen Brennpunkt Brügge lag. Von nahezu ebenso hoher wirtschaftlicher Bedeutung war in den eigentlichen Niederlanden die Grafschaft Holland mit Dordrecht und das Bistum Utrecht mit Deventer als Mittelpunkt. In Verbindung mit diesen drei Städten, die wie Dordrecht und Deventer im Stromsystem des Rheins gelegen und darum natürliche Eingangstore des Handels sind, ist auch der hansisch-niederländische Handel zu betrachten.

Diese Gebiete kommen größtenteils nur für den Durchgangshandel in Betracht; im Weinhandel trafen sich hier die Weinschiffe auf der Fahrt den Rhein hinunter nach England mit den Weinkaufleuten aus Spanien und Frankreich, die hier Station zu machen pflegten,

1) Kunze a. a. O., Urkunde Nr. 317, § 8 und Nr. 329, § 18.

bevor sie ihre Fahrt nach England oder den baltischen Ländern fortsetzten [1]. Da Brügge mit seinem Seehafen Sluys der bedeutendste Handelsplatz Flanderns war, so kann es in den Mittelpunkt einer Betrachtung über den hansisch-flandrischen Weinhandel gestellt werden. Politisch gehörte Flandern zu Frankreich; die Grafen von Flandern waren Lehnsträger der Krone Frankreichs. Neben den Grafen hatten auch die Städte Brügge, Ypern und Gent vermöge ihrer wirtschaftlichen Blüte eine einflußreiche Stellung im Lande. Diese Tatsache wird am bezeichnendsten durch den Umstand ausgedrückt, daß die Städte dem deutschen Kaufmann aus eigener Machtvollkommenheit Handelsprivilegien und Freiheiten innerhalb ihrer Mauern verleihen konnten. Da Flandern für den hansischen Kaufmann Ausland war, so war er natürlicherweise auf diese Privilegien angewiesen, die ihm, bedingt durch die mächtige Entwicklung des flandrischen Handels und Gewerbefleißes, in beschränkterer Weise verliehen werden konnten, wie in den kulturell noch nicht so fortgeschrittenen Ländern des Nordens und des slavischen Ostens. Während die Grafen von Flandern den Hansen Verkehrsprivilegien und Freiheiten über den Handel zu Wasser und zu Lande und Geleitsbriefe ausstellten, verliehen die Städte natürlicherweise mehr Privilegien lokalen Charakters, wie Marktgerechtigkeiten, Wägeordnungen und Handelskonzessionen. Diese Privilegien bilden auch die Quellen für die Betrachtung des Weinhandels der flandrischen Städte, speziell Brügges, und nach dessen allmählichem Sinken auch Antwerpens.

Im Jahre 1252 erwarben die deutschen Kaufleute zum ersten Male gemeinschaftliche Privilegien in Flandern; meistenteils betreffen sie Zollvorschriften, wie in Brügge und Damme. Von einer Hanse konnte in dieser Zeit keine Rede sein; deshalb wurden diese Privilegien auch den Kaufleuten des römischen Reiches verliehen. Im Anschluß hieran wurde die Niederlassung zu Brügge besser organisiert [2]. Erst vom Jahre 1347 an kann man von einer Hanse in Flandern reden, nachdem sich die Einteilung des ganzen Gebietes des gemeinen Kaufmanns in drei Dritteile mit den Vororten Köln, Wisby und Lübeck vollzogen hatte.

1) v. d. Osten, Die Handelssperre des deutschen Kaufmanns gegen Flandern von 1358 bis 1360, S. 27.

2) Fischer, Gesch. des deutschen Handels, Bd. II, S. 60.

Größere Privilegien errangen die Hansen in Flandern in den Jahren 1307 und 1309 [1]), die für den Weinhandel in Betracht kommen. Schon von alters her bestand in Brügge ein lebhafter Weinhandel, namentlich mit Köln; zusammenhängende Nachrichten stammen erst aus der Mitte des 14. Jahrhunderts. Aber schon aus früherer Zeit sind verstreute Angaben erhalten. Im Jahre 1298 wird aus Brügge von einem Weinzoll berichtet [2]); schon vorher erhielt Lübeck wie Hamburg von dem Grafen Guido von Flandern vollkommene Handelsfreiheit in seinem Lande; später wurden sie auch von diesem Weinzoll für befreit erklärt. Eine allgemeine Verordnung über den Spezereihandel wird von der städtischen Behörde in Brügge im Jahre 1304 erlassen [3]), worin auch der Weinhandel nach einheitlichen Gesichtspunkten geregelt wurde; namentlich Rheinwein und spanischer Wein aus Galizien werden angeführt; aus der Angabe der Sorten ergibt sich die Vielseitigkeit des Weinhandels in Brügge, der in der zentralen Lage der Stadt seine Ursache hatte.

Politisch hat die Hanse in Flandern nie Einfluß besessen; dieser sank um so mehr, als die Kontore den Städten unterstellt wurden, wodurch es zu vielen Ausbrüchen der Gegensätze zwischen Stadtgemeinde und Kontor kam. Diese Verhältnisse besserten sich, als die Hansen gegen Flandern das Zwangsmittel der Handelssperre ergriffen, die von 1358 bis 1360 durchgeführt wurde; außerdem wurde zeitweilig der Stapel von Brügge nach Dordrecht verlegt. Mit Schluß der Handelssperre erlangten die Hansen freie Niederlassung in ganz Flandern. Schon im Jahre 1359 hatte die Brügger Stadtgemeinde durch Verheißung von Freiheiten den römischen Kaufmann zu bestimmen gesucht, den Stapel wieder nach Brügge zu verlegen; ein Jahr später willfahrte der Kaufmann dem Ansuchen Brügges unter der Annahme der obigen günstigen Bedingung. Jetzt erfolgte auch eine neue genaue Regelung des hansischen Weinhandels, die Graf Ludwig III. von Flandern in einer Freiheit vom Jahre 1360 festsetzte [4]). Der Weinverkauf im kleinen ist nach der alten Abgabe — von jedem Maß Wein ein Gewicht gewöhnlicher Groschen — erlaubt; Mischwein bleibt von jeder Abgabe befreit. Den Zollbeamten, Maklern und anderen zur Überwachung des Weinhandels an-

1) v. d. Osten a. a. O., S. 19.
2) Hans. Urkundb., I, Nr. 1297.
3) Hans. Urkundb., III, Nr. 624.
4) Hans. Urkundb., III, Nr. 495.

gestellten Beamten ist jeder Handelsverkehr mit den Weinkaufleuten untersagt; endlich können Fässer, die auf irgend eine Weise von ihrem Inhalt eingebüßt haben, wenn der Verlust nicht den vierten Teil des Inhaltes überschreitet, ohne Heranziehung eines Zollbeamten nachgefüllt werden, wobei das nachgefüllte Quantum von jeder Abgabe befreit war.

Trotzdem dieses Privileg auf einer gesunden Basis für den Weinhandel ruhte, hörten die Streitigkeiten zwischen den Hansen und Niederländern nicht auf; Schikanen und Reibereien kamen häufig vor. Im Jahre 1382 wurden zwei Kölner Bürgern von ihren in Brügge lagernden 58 Stück Wein 10 Stück von den Brüggelingen widerrechtlich genommen und verbraucht; die anderen 48 Stück hielten sie so lange zurück, bis sie verdorben waren[1]). Schon damals kam der deutsche Kaufmann wegen der Weinakzise mit der Stadt in Konflikt, worüber er in einem großen Rundschreiben an die wendischen Städte vom Jahre 1383 berichtet[2]); früher lag auf einem Stübchen Wein ein Zoll von einem englischen Groschen, jetzt war er auf drei Groschen erhöht worden[3]).

Wegen dieser Mißhelligkeiten verlegte der Kaufmann 1388 den Stapel abermals von Brügge nach Dordrecht. Die Folge war eine größere Bereitwilligkeit der flandrischen Städte, vor allem Brügges, den Forderungen des Kaufmanns entgegenzukommen, da der Verlust des hansischen Stapels als ein empfindlicher Schlag für den flandrischen Handel und speziell für den Wohlstand Brügges empfunden wurde. Nur Baiisches Salz, Wolle und Poitouwein war nicht den strengen Anweisungen des hansischen Kaufmannes über den Bezug flandrischer Waren für das gesamte Gebiet der Hanse unterstellt; während jegliches Gut, das westlich der Maas gekauft war, in Hansestädten zum Verkauf gebracht werden durfte, blieben Baiisches Salz, Wolle und Wein von Poitou hiervon ausgeschlossen[4]). Es wurde verlangt, daß von allen Waren der Nachweis erbracht werden konnte, daß sie auf dem Stapel zu Dordrecht gelegen hatten.

Im Jahre 1392 wurde der Stapel wieder nach Brügge zurückverlegt. In der ganzen Zeit der Entwicklung hatte sich die wirtschaftliche Stel-

1) Hanserezesse, 1. Abt., II, Nr. 343, § 22.
2) Hans. Urkundb, IV, Nr. 767.
3) Hans. Urkundb., IV, Nr. 773.
4) Hanserezesse, 1. Abt., III, Nr. 428.

lung Kölns für den Nordwesten des hansischen Gebietes mehr und mehr gefestigt: wegen seiner zentralen Lage war es der Übergangspunkt für die Warenzüge, die von Italien durch Oberdeutschland teilweise mit Benutzung des Rheines nach Flandern und England gingen, und in umgekehrter Richtung englische und flandrische Tuche, sowie andere Produkte der reich entwickelten flandrischen Industrie exportierten. Denselben Warenzügen schloß sich auch der Kölner Rheinweinhandel an. Das oben angeführte Schriftstück vom Ende des 14. Jahrhunderts, das die Beschwerden Kölns über die Übergriffe Brügges gegen Kölner Bürger zum Inhalt hat, gibt ein Bild von dem Weinverschleiß der Kölner Kaufleute in Brügge. Diese Klageartikel bildeten damals mit einen bestimmenden Grund für die Verlegung des Stapels nach Dordrecht.

Die Organisation des Weinzapfes ist in Brügge im allgemeinen derjenigen in Köln nachgebildet. Das Zapfgesinde bestand aus dem Weinmeister der Tavernen, zwei Schenken und den Weinzapfern. In Köln stand an Stelle des ersteren meistens der selbständige Wirt. Der Weinmeister erhielt einen Lohn von vier Groschen, die Weinzapfer für jedes Faß, das gezapft ist, drei Groschen; die Weinschenken, deren Aufgabe es war, den Wein vor der Tür zu zapfen, für jedes verzapfte Faß vier englische Groschen, der Weinschröter für jedes abgeladene Faß Wein drei englische Groschen. Diese Zapfordnung wurde später noch verbessert und ergänzt, einzelne Gewerbe, wie die Weinschröter, erhielten 1392 eigene Ordnungen. Wie in den Hansestädten des Nordens wurden die Weinschröter nach den Weinsorten, die sie zu schröten hatten, getrennt in solche, die nur Rheinwein, und in solche, die spanische, d. h. allgemein außerdeutsche Weine zu besorgen hatten[1]). Wie in Köln, wurde ihr Verdienst genau geteilt; außerdem bestand für sie die Verpflichtung, immer in genügender Zahl an den Kranen vorhanden zu sein und sich den Kunden ungesäumt zur Verfügung zu halten.

Eine drückende Verpflichtung für die Kölner Weinkaufleute in Brügge, wegen der sie sich auch in fortgesetzten Klagen ergingen, war die, daß sie den Wein, den sie einmal in Brügge eingeführt hatten, auch unter allen Umständen dort an den Mann bringen mußten. Diese Verordnung war um so empfindlicher, als den Kaufleuten jede Möglichkeit, ihren unverkauften Wein beispielsweise nach England,

1) Hans. Urkundb., Bd. V, Nr. 83.

das während des ganzen Mittelalters der Hauptabnehmer für Rheinwein war, weiter zu transportieren, genommen war. Veranlassung zu anderen Klagen bildeten die willkürliche Erhöhung des Zolles auf Rotwein, der früher nur ein Pfund Groten betragen hatte, und die Abgabe von dem Wein, den sie mit ihrem Gesinde in ihren Herbergen tranken, und der bis dahin von allen Abgaben befreit geblieben war.

Diese Angaben erlauben mancherlei Schlüsse zu ziehen; die Kölner hatten demnach in Brügge eigene Tavernen, in denen sie eigenes Personal, vermutlich aus der Heimat mitgebracht, beschäftigen durften. Allgemein hatten sie sich der städtischen Organisation des Schankbetriebes anzupassen und sich in Lohnfragen den Vorschriften der Gewerbepolizei zu unterwerfen. Mit ihrem Wein mußten sie, wenn sie auf der Fahrt nach England nach Sluys, dem Außenhafen von Brügge, kamen, in Damme auf den Stapel gehen [1]. Dieser Stapel gab fortgesetzt Anlaß zu lebhaften Klagen, die meistens in Beschwerden über ungerechte Behandlung durch Makler, Kranenmeister und Weinschröter gipfelten.

Der politische Grund dieser Vergewaltigungen, die sich nicht nur auf den Kölner Bürger, sondern auf den deutschen Kaufmann überhaupt erstreckten, lag darin, daß seit 1384 die flandrischen Städte einem neu aufstrebenden Herrschaftsgebiet angehörten, nämlich dem Herzogtum Burgund unter einem jüngeren Zweig des Hauses Valois. Das Zentrum des westdeutschen Handels war dadurch in die Hände einer außerdeutschen Dynastie gefallen, die versuchte, den Einfluß des deutschen Kaufmanns in diesem Wirtschaftsgebiet mit allen Mitteln zu untergraben und womöglich ganz zu beseitigen. Allein es gelang der Hanse, während des 15. Jahrhunderts ihre Stellung, wenn auch unter Aufbietung aller Kräfte, zu behaupten. Doch begannen seit dieser Zeit die nunmehr burgundischen Städte gegen die seeländischen und holländischen Städte bedeutend zurückzutreten. Diese nahmen nunmehr, namentlich was die Rheinschiffahrt und den Verkehr mit Köln anbetraf, die erste Stelle im hansischen Durchgangshandel ein. Zu dieser Abwendung des deutschen Kaufmannes haben nicht zum wenigsten die Bedrückungen und Streitigkeiten beigetragen, zu denen namentlich der lange Kampf um die Weinakzise in Brügge gehört, der Jahrzehnte lang die Gemüter in Aufregung erhielt und an seinem letzten Ende mit ein Grund für den wirtschaftlichen Nieder-

1) Hanserezesse, Abt. 1, III, Nr. 240, Abschn. 9, § 9.

gang Brügges und damit des deutschen Kaufmanns in ganz Flandern geworden ist.

Schon im Jahre 1395 sollte der deutsche Kaufmann zur Weinakzise in Brügge herangezogen werden[1]; das Ergebnis des Protestes, den er hiergegen erhob, ist nicht festzustellen. Im Laufe der nächsten Jahrzehnte wurde die Weinakzise eingeführt. Infolge des in Flandern herrschenden Aufruhrs wurde dem deutschen Kaufmann von dem römischen König gestattet, sein Kontor von Brügge nach Antwerpen zu verlegen[2]. 1491 richtete er sich hier ein. Diese Verlegung suchte Antwerpen seinerseits nun auszubeuten, indem es, abgesehen von anderen Unfreundlichkeiten und Belästigungen, die Weinakzise um ein beträchtliches erhöhte[3]. Unter Benutzung dieser Umstände gelang es Brügge, den Kaufmann zur Aufgabe seines Kontors in Antwerpen zu bewegen und sich wieder in Brügge niederzulassen. Als Gegenleistung hob Brügge die Weinakzise völlig auf[4]. Dieser Zustand dauerte aber noch keine zwei Jahre; 1494 sehen wir die Weinakzise nicht nur schon wieder eingeführt, sondern der römische König erlaubte der Stadt wegen ihrer durch die Aufstände der letzten Jahre hervorgerufenen finanziellen schlechten Lage dieselbe um das Sechsfache zu erhöhen[5].

Ein allgemeiner Kampf gegen diese Maßregelung seitens des hansischen Kaufmanns begann. Köln war Führerin in diesem Streit, da die rheinischen Kaufleute sich am schwersten in ihrem Weinhandel bedrängt und geschädigt sahen. Köln wandte sich durch seine Reichstagsdeputierten in Worms an den römischen König; dieser aber versagte seine Hilfe mit dem Hinweis darauf, daß Brügge behauptet habe, die Erhöhung der Weinakzise sei im Einverständnis mit allen Hansestädten erfolgt[6]. Köln antwortete hierauf mit der völligen Einstellung des rheinischen Weinhandels in Flandern; speziell in Brügge[7]. Bald darauf ging es noch einen Schritt weiter und verlangte die Räumung des Kontors[8]; stieß aber mit dieser Forderung bei den wen-

1) Hanserezesse, 1. Abt., IV, Nr. 315.
2) Hanserezesse, 3. Abt., II, Nr. 289.
3) Hanserezesse, 3. Abt., II, Nr. 552, § 2.
4) Hanserezesse, 3. Abt., III, Nr. 170, § 1.
5) Hanserezesse, 3. Abt., III, Nr. 548.
6) Hanserezesse, 3. Abt., III, Nr. 560.
7) Hanserezesse, 3. Abt., III, Nr. 552.
8) Hanserezesse, 3. Abt., III, Nr. 570.

dischen Städten auf Widerspruch. Der Streit beschäftigt alle Städtedrittel, sogar die wendischen und livländischen Städte sehen sich gezwungen, sich mit der Angelegenheit zu beschäftigen [1]). Die Verhandlungen ziehen sich jahrelang hin, das neue Jahrhundert sah noch keine Aussicht auf Beilegung der Streitigkeiten, deren Ausgang nicht bekannt ist. Der Konflikt verläuft im Sande.

Es ist hier nicht der Ort, die Streitigkeiten genauer zu verfolgen; sie sind nur symptomatisch interessant. Vor allem führen sie die wirtschaftlich schwache Stellung des hansischen Kaufmanns in Flandern vor Augen, die er teilweise seiner eigenen Uneinigkeit und der Vertretung von Sonderinteressen zu verdanken hatte. Beide gingen bisweilen so weit, daß nicht einmal eine Stadt wie Köln die Mittel besaß, ihren Untertanen im Ausland ihren Willen aufzuerlegen [2]).

Unter diesen Umständen war an eine gedeihliche Entwicklung des hansischen Weinhandels in Flandern nicht zu denken. Mit dem politischen Niedergang Brügges, der sich an den wirtschaftlichen aufs engste anschließt, und dem Aufkommen Antwerpens wandte sich der hansische Weinhandel anderen Gebieten zu. Auch der Rheinverkehr bahnte sich einen anderen Weg; er folgte dem Rhein bis zur Mündung, wo Dordrecht sich bald zu einer Achtung gebietenden Stellung im hansischen Weinhandel emporschwang. Weiter erlangten durch die Abzweigung des Ostseehandels vom Rhein aus durch die Yssel die Städte an der Südersee und im Bistum Utrecht Einfluß, so namentlich Deventer, Kampen und Utrecht, am Rhein Nimwegen und Cleve.

Zur Betrachtung dieses holländisch-hansischen Handels ist Dordrecht als der geeignetste Platz als Ausgangspunkt anzusehen, da es durch seine Lage den Schlüssel zu dem gesamten Flußhandel auf dem Rhein bildete. Das Zusammentreffen von See- und Flußhandel war die Grundlage für seine nachhaltige, spätere Bedeutung. Schon aus früher Zeit sind Nachrichten über Weinhandel in Dordrecht erhalten. Das älteste Dokument ist eine Zollrolle aus dem Jahre 1287 [3]) für die Wareneinfuhr vom Lande her, wo neben Tuch auch Wein erwähnt wird. Allgemein wurde die Rheinschiffahrt schon viel früher von den

1) Hanserezesse, 3. Abt., III, Nr. 570, 593, 598.

2) Bei der Einstellung des Kölner Weinhandels in Brügge, betrieben kölnische Weinhändler ihren Schank ruhig weiter! Hanserezesse 3. Abt., III, Nr. 563.

3) Hans. Urkundb., I. Nr. 1033.

anwohnenden geistlichen und weltlichen Herrn, die in dem Rhein die ungeheure Bedeutung für Handel und Verkehr des ganzen westlichen Europas erkannt hatten, wohlwollend unterstützt. 1279 schlossen[1]) der Erzbischof Sigfried von Köln, der Herzog Johann I. von Flandern und der Graf von Geldern und Cleve einen Vertrag zur Aufrechterhaltung des Friedens im Stromgebiet des unteren Rheines und der Maas; in dem Vertrag heißt es wörtlich: „Wir wollen, daß Kaufleute mit Wein und Salz auf Rhein und Maas wie von alters her verkehren.“ Die Grafen von Holland, zu deren Herrschaft Dordrecht politisch gehörte, ließen sich die Gunst der Lage dieser Stadt nicht entgehen und errichteten hier einen Stapel für alle Schiffe, einerlei, ob sie rheinaufwärts oder abwärts kamen. Der Stapel für Wein wird durch einen Erlaß des Grafen Wilhelm von Holland im Jahre 1342 geregelt[2]); die Stapelfrist wird auf acht Tage festgesetzt. Ausgenommen sind Weine, die gleich „von der Winde oder dem Krane“ verkauft werden, d. h. die gleich auf dem Rheine bei Ankunft der Weinschiffe Käufer fanden. Die für den Hof des Grafen bestimmten Weine blieben von dem Stapelzwang befreit; ebenso diejenigen Weine, die Dordrechter Bürger nicht in Dordrecht verkaufen, sondern rheinaufwärts nach Köln führen wollten. Unter diesen Weinen können nur französische Weine gemeint sein, deren Handel der Graf seinen Bürgern erhalten und durch Erlassen des Stapels eine wirksame Konkurrenz gegen die Kölner Weinkaufleute schaffen wollte. Auf jeden Fall offenbarte der Graf durch die ganze Veranlagung des Stapels eine handelspolitische Vorsorge für sein Gebiet, die im direkten Gegensatz zu den egoistischen Vorgehen anderer kleinerer Machthaber steht.

Unter Graf Albrecht von Holland[3]) wurde ein allgemeiner Weinzoll für alle Weine, die „vom Westen kommen“, eingeführt; von jedem eingeführten Faß Wein wurden 90 holländische Pfennige erhoben. Der Stapel blieb von diesem Zoll unberührt[4]); er wurde bald darauf insofern noch verschärft, als Graf Albrecht 1401 bestimmte, daß alle Untertanen ihren Wein nur in Dordrecht einzukaufen hätten, eine Maßregel, die sich namentlich gegen die zunehmende Zentralisierung des Handels durch Brügge, das um diese Zeit auf der Höhe seiner Macht stand, richtete.

1) Hans. Urkundb., III, Nr. 616.
2) Hans. Urkundb., II, Nr. 720.
3) Hans. Urkundb., IV, Nr. 965, § 1.
4) Hans. Urkundb., IV, Nr. 1008.

Bei dem hansisch-niederländischen Handel handelt es sich ausschließlich um die Schiffahrtstraße des Waal, der sich handelspolitisch von Dordrecht bis Köln erstreckt. Nach mittelalterlicher Gepflogenheit taten sich natürlich an einem so außerordentlich wichtigen Verkehrsweg viele Zollstätten auf, die alle bestrebt waren, aus dem an ihnen vorbeiziehenden Handel ihren Gewinnanteil zu schlagen. Die bedeutendsten Zollstationen dieser Art bestanden für den großen Durchgangshandel in Dordrecht und Nimwegen. Nach der durch Herzog Albrecht von Bayern, den Regenten von Holland, im Jahre 1379 erneuerten Zollrolle hatte in Dordrecht ein Weinschiff mit 100 Faß Wein an Zoll 8 Schillinge und 8 Pfennige holländisch zu zahlen. In Nimwegen aber war die 40. Mark (von der Ladung) zu entrichten. Führten die Bürger jedoch den Wein rheinabwärts weiter, so wurde, falls die Ladung weniger als 100 Mark repräsentierte, jede Roete zu 6 Mark gerechnet und mußte davon der 40. Pfennig bezahlt werden. War die Ladung mehr als 100 Mark wert, so war für die ganze Schute $2^1/_2$ Mark und 18 englische Pfennige oder ein Schwert zu entrichten[1]. Die für die Bürger von Emmerich aber im Verkehr in Geldern zu zahlenden Abgaben vom Wein waren im Jahre 1370 festgesetzt und im Jahre 1388 neu geregelt worden. Nach dem Tarif von 1370 war in Nimwegen nichts zu zahlen, nach dem Tarif von 1388 jedoch 7 alte Groschen[2], von denen 4 die Herzogin Mutter von Jülich und Geldern, 3 der Herr von Schönforst erhielten[3]. Cleve wird einmal als Heimatsort von Weinkaufleuten genannt, die der Graf von Holland in seinen Schutz genommen hatte. Nach verschiedenen Anzeichen scheint sich jedoch in Cleve nur ein kleiner lokaler Weinhandel, wahrscheinlich im Anschluß an Köln und Aachen, ausgebildet zu haben. Neben Dordrecht kommt als Handelszentrum für hansischen Weinhandel Utrecht in Betracht; außerdem sind durch Benutzung der Yssel Deventer und Kampen wichtig. Der Weg auf der Yssel wurde wahrscheinlich spät in Benutzung genommen; für Weinhandel wird er erst 1453 erwähnt. Diese Angabe stimmt auch zeitlich mit der Tatsache überein, die im hansisch-preußischen Handel bestätigt gefunden wird, daß die preußischen Städte mit den Plätzen an der Südersee, wie Kampen, Deventer, in lebhaftem Handelsverkehr standen und nament-

1) Hans. Urkundb., IV, Nr. 669.
2) Hans. Urkundb., IV, Nr. 341, § 2.
3) Hans. Urkundb., IV, Nr. 927.

lich ausländische Weine auf diesem Wege bezogen. Im Jahre 1453 erteilte der Bischof Rudolph von Utrecht ein Handelsprivileg für den Weg auf der Yssel und stellt einen Zolltarif für Wein auf: unter diesem befinden sich Rheinwein, Malvasier und griechische Weine[1]). Ein lokaler Weinhandel bestand in Utrecht schon sehr früh[2]); schon 1233 erläßt die Stadt eine Verordnung über den Weinzapf innerhalb des städtischen Gebietes. Nur Utrechter Bürger durften Wein zum Verzapfen verkaufen; Zuwiderhandelnde müssen 10 Goldpfunde Strafe zahlen und durften ein Jahr lang keinen Handel in der Stadt treiben. Das Maklerwesen, das bei diesem schon so frühzeitig ausgebildeten Weinhandel ebenfalls zu den alten Einrichtungen zu zählen sein wird, wurde 1450 neu geregelt und den Maklern ein fester Lohn garantiert. Wahrscheinlich drückt diese Verordnung den Übergang des Makleramtes von einem Ehrenamt zu einem städtischen Amt mit Lohnzahlung aus. Weine, die von Utrechter Bürgern auf eigenes Risiko in Utrecht eingeführt waren[3]), blieben von der Maklergebühr befreit. Auch diese Maßregel war zur Hebung des Eigenhandels erlassen worden, um dem Kölner Rheinweinhandel einigermaßen wirksam entgegentreten zu können. Aus demselben Grunde waren die Weine, die von Westen, d. h. Frankreich, kamen und die die Kaufleute aus Utrecht in Brügge oder Antwerpen gehandelt hatten, von Abgaben befreit. Auch zwischen Utrecht und den anderen süderseeischen Städten, z. B. zwischen Utrecht und Deventer[4]), entwickelte sich der Weinhandel.

Der hansisch-holländische Handel war nur Durchfuhrhandel; den Eigenhandel besorgten die flandrischen Städte selbst. Die Bedeutung der flandrischen und holländischen Städte für den Weinhandel wird erst bei der Betrachtung des hansisch-preußischen Weinhandels recht in die Erscheinung treten.

3. Der hansisch-skandinavische Weinhandel.

Das dritte große hansische Weinhandelsgebiet umfaßt die skandinavischen Länder sowie das Gebiet des preußischen Ordens und reicht im Anschluß daran bis nach Polen und den baltischen Provinzen. Von

1) Hans. Urkundb., VIII, Nr. 290, § 1.
2) Hans. Urkundb., I, Nr. 254.
3) Hans. Urkundb., VIII, Nr. 84.
4) Hans. Urkundb., VIII, Nr. 186.

einem Weinhandel mit dem engeren Skandinavien kann man schlechterdings nicht reden; es ist mehr ein Weinschank, der sich an die Niederlassungen knüpft, die sich zum Heringsfang im südlichen Schonen, auf Skanör und Falsterbo herausgebildet hatten. Der Hering war der Mittelpunkt des gesamten hansisch-nordischen Handels [1]) und ihm verdankten die Schonenschen Niederlassungen, die heute halbvergessene Flecken sind, ihre einstige hohe Blüte [2]). Ein regelmäßiger Verkehr hansischer Kaufleute auf Schonen ist für die Wende des 12. und 13. Jahrhunderts anzusetzen [3]). Zurzeit des Heringsfanges entwickelte sich auf der Schonenschen Halbinsel ein reges Leben; was die absolute Zahl der zugereisten Kaufleute anbetrifft, so reichte sie wohl während der Marktzeit im Spätsommer und Herbst an den durchschnittlichen Verkehr in Nowgorod oder Brügge heran: so sollen beispielsweise 1463 in Falsterbo 20000 Personen anwesend gewesen sein [4]). Dieser Handelsverkehr dauerte in jedem Jahr nur wenige Wochen. Man unterschied Fischerei- und Handelsniederlassungen: jene die Läger, diese die Fitten [5]). Solche Fitten besaßen Lübeck, dessen Fitte die größte war, Stettin, Stralsund und Danzig bei Falsterbo; Rostock besaß 1352 eine eigene Fitte auf Skanör, die von großer Ausdehnung gewesen sein muß, da die Stadt sogar einen eigenen Kirchhof besaß; außerdem hatten Wismar, Bremen und Kampen gleichfalls Fitten auf Skanör [6]). Neben den Einpökelanstalten und Fischtrockenplätzen auf diesen Fitten entstanden bald Wirtschaften, in denen Händler Bier und Wein ausschenkten. Hierbei fand der hansische Weinhandel einen lohnenden Absatz. Nicht zum wenigsten mag dazu der Umstand beigetragen haben, daß Schonen auf dem Wege nach dem östlichen Ostseebecken gelegen war. Es war ein Ruheplatz für die hansischen Schiffer, die mit ihren Schiffen von Frankreich, Holland oder England nach den preußischen Häfen unterwegs waren. Hier war Gelegenheit, auf dem Wege des Zwischenhandels Waren zu veräußern, zu denen auch der Wein gehörte, und dafür Erzeugnisse der Fischerei oder der Rohproduktion ent-

1) Stieda, D. Schonenfahrergelag in Rostock in d. Hans. Geschichtsblättern 1890/91, S. 115.

2) Schäfer, Das Buch des lübeckischen Vogts auf Schonen, S. XIX (in d. Hans. Geschichtsquell. 1887, Bd. IV).

3) Stieda, D. Schonenfahrergelag in Rostock, a. a. O. S. 117.

4) Stieda a. a. O., S. 119.

5) Schäfer a. a. O., S. XCIX.

6) Hanserezesse, 1. Abt., I, Nr. 180.

weder nach Preußen oder auch zurück nach England oder Holland zu führen.

Auf den Fitten erwarben nun die hansischen Kaufleute Schankgerechtigkeiten für Wein und Bier, die abwechselnd von den verschiedenen Machthabern bestätigt wurden[1]); bis nach dem siegreich beendeten Krieg gegen Waldemar IV. von Dänemark 1370 den Hansen Skarnör, Falsterbo, Malmö und Helsingborg mit zwei Drittel der Zolleinkünfte auf 15 Jahre übergeben wurde.

Von einem Weinhandel mit Schonen kann man eigentlich nicht reden; die Hansen führten auf den Fitten den Wein ein und setzten ihn dort im Kleinverkauf ab. Mangels jeder Zollbücher und Einfuhraufzeichnungen oder Schiffsregistern ist über die Herkunft des Weines, sowie über die eingeführten Mengen nichts bekannt. Doch wird auch hier wieder der Rheinwein vorherrschend gewesen sein: 1503 werden einmal 10 Stübchen Rheinwein auf Schonen erwähnt[2]).

Für den Verkehr auf Schonen kommen ausschließlich wendische Städte in Betracht; unter ihnen ist aber die Vormachtsstellung Lübecks unverkennbar. Bis zum Kriege mit Waldemar IV. suchte jede Stadt sich einzeln durch Erwerbung von Privilegien eine wirtschaftliche Position zu erringen: Das erste Privileg fällt in die Jahre von 1203 bis 1209; in ihm wird den Lübeckern freier Handelsverkehr[3]) gewährt. Ein Ausschank von Wein oder Bier ist ihnen noch nicht gestattet, nur der Detailverkauf zur sofortigen Konsumtion. Den Besitzern von Fitten wird Zollfreiheit zugestanden, außerdem dürfen sie sich einen eigenen Vogt wählen, der aber dem vom dänischen König eingesetzten Vogt untergeben ist. Dieser hatte anfangs noch die Gerichtsbarkeit in Händen, später jedoch erwarben die Hansen das Recht, auf ihren Territorien die Gerichtsbarkeit durch ihre eigenen Vögte ausüben zu lassen.

Die nächsten Privilegien von 1251 und 1268 geben für das Schankwesen keine weiteren Anhaltspunkte. 1251 wird Wismar, 1276 Stralsund den Lübeckern gleichgestellt[4]). Stralsund erhält 1316 die Gerechtsame, auf seiner Fitte Wein auszuschenken, von Herzog Christoph II. bestätigt[5]); 1326 wird den Stralsundern der Weinaus-

1) **Baumann**, Die Handelsprivilegien Lübecks im 12. bis 14. Jahrhundert, S. 20, 21, 24.

2) **Schäfer** a. a. O., 28, § 242.

3) **Baumann** a. a. O., S. 17.

4) **Baumann** a. a. O., S. 26.

5) Hans. Urkundb. II, Nr. 294.

schank nach Stübchen gestattet, ebenso den Lübeckern. Die wesentlichsten Errungenschaften der Hansen in diesen Privilegien fallen in das Gebiet der eigenen Rechtspflege. Rostock erhält für seine Fitte diese Privilegien 1328. Sie gingen aber alle, mit Ausnahme derer von Lübeck, in den Jahren der schwedischen Herrschaft bis 1360 wieder verloren. Erst nach dieser Zeit gelingt es den Hansen, das Recht, eigene Schenken zu errichten und den Wein in Kannen, d. h. in kleinen Quantitäten, abzugeben, zu erlangen[1]). Diese Bewegung begann schon 1352 mit dem Hinweis der Städte auf ihr altes Recht, solche Schenken zu halten; die Städte forderten damals vier Schenken für jede Fitte. Diese Forderungen fanden den Widerstand des Königs, der seinerseits Klage über die Hinterziehung des Zapfgeldes durch die hansischen Kaufleute erhob. Erst 1363 wurden die Forderungen der Kaufleute insofern erfüllt, als ihnen das Offenhalten von Schenken auf jeder Fitte gestattet wurde[2]). Daran schloß sich im nächsten Jahre die Erlaubnis, Zollbuden zu errichten und Zölle zu erheben[3]); solche Zollbuden besaß Kampen, ferner die Kaufleute, die mit Wein und Salz aus Frankreich oder England nach Schonen kamen. Nach Ausbruch des Krieges gegen Waldemar IV. findet nach Eroberung der ganzen Halbinsel im Jahre 1368 eine neue Verteilung und Verleihung von Fitten statt[4]): Kampen, Amsterdam, Biel erhielten Fitten zu Skanör; Kulm, Thorn, Elbing, Königsberg, Danzig, sowie alle Städte, die dem Hochmeister von Preußen untertan waren, zu Falsterbo. Auf diesen Fitten durften die Hansen eigene Krüge halten und Wein verzapfen in beliebigen Maßeinheiten und so viel, wie sie wollen[5]). Mit dem Jahre 1370 ist Schonen so gut wie hansisches Territorium geworden.

Gleichzeitig wurde das Zollwesen geregelt; es basiert auf folgenden Grundsätzen: Alles ist zollfrei, was zwei Pferde ziehen können: Wein, der von vier Pferden gezogen wird, zahlt eine halbe Mark Schonisch[6]); ebenso werden für Fahrzeuge die Abgaben geregelt und für die einzelnen Gegenstände des Handelsverkehrs ein detaillierter Zolltarif aufgestellt.

1) Hanserezesse Abt. I, Nr. 176, § 7.
2) Hanserezesse I, 1. Abt., Nr. 306, § 11.
3) Hans. Urkundb. IV, Nr. 105.
4) Hanserezesse 1. Abt., I, Nr. 453.
5) Hans. Urkundb. IV, Nr, 251. § 7, § 15; IV, Nr. 271.
6) Baumann a. a. O., S. 25.

Mit dem Jahre 1370 hat der hansische Handel auf Schonen bei völliger Verkehrs- und Handelsfreiheit[1]) seinen Höhepunkt erreicht; in der Folgezeit läßt sich Genaueres über einen hansisch-schonenschen Weinhandel nicht beibringen. Im Jahre 1413 beschwert sich Köln einmal, daß seine Weinkaufleute in Schonen durch neue Verordnungen bedrückt werden[2]). Aus dieser vereinzelten Bemerkung ist nur die Tatsache zu ersehen, daß Köln auch weiterhin in Schonen ein Absatzgebiet für seinen Rheinwein gefunden hatte; letzteres aber wohl nur im Anschluß an seinen ziemlich bedeutenden Weinhandel mit Dänemark im 15. Jahrhundert.

Eine hansische Metropole von großer Bedeutung in Norwegen war die alte Stadt Bergen, die bei der Betrachtung des nordischen Weinhandels nicht übergangen werden kann. Leider ist auch hier das vorhandene Urkundenmaterial so dürftig, daß nur eine oberflächliche Vorstellung gewonnen werden kann, eine zusammenhängende Schilderung ist nicht durchführbar. Im ganzen unterlag der hansisch-norwegische Verkehr manchen Störungen und war von den Willkürlichkeiten der einzelnen Herrscher mehr als in anderen Ländern abhängig. Die ältesten Nachrichten berichten, daß König Sverrin von Norwegen (1177—1202) im Jahre 1186[3]) alle hansischen Kaufleute wegen zu großer Weineinfuhr[4]) vertrieb. Allgemein scheint das Verbot, Spirituosen einzuführen, längere Zeit in Kraft geblieben zu sein, denn 1252 wird den Hansen die Einfuhr der für Norwegen brauchbaren Güter (bona commestibilia) erlaubt, während das Bier davon ausgeschlossen bleibt[5]). Bis zur Regierung Hakons IV. gelang es den Hansen allmählich in Bergen festen Fuß zu fassen; sie erlangten größere Freiheit im Verkauf ihrer Waren und wurden von einzelnen Verpflichtungen gegen die Stadt befreit. Auch wurde ihnen gestattet, an bestimmten Plätzen Erzeugnisse des Landes, wie Felle und Butter, in kleinen Mengen zu kaufen. Auch rechtlich erlangten sie einzelne Vorteile, die zur Ausübung ihrer Handelsgeschäfte von Nutzen waren. Diese Grundbestimmungen blieben, wenn auch öfters eingeschränkt, im wesentlichen bis zur Regierung Hakons V. bestehen. Von Wichtigkeit für den hansischen Handel im allgemeinen ist die unter

1) Hans. Urkundb. IV, Nr. 343.

2) Hans. Urkundb. V. Nr. 1104.

3) **Bruns**, Die Lübecker Bergenfahrer und ihre Chronistik. (Hans. Geschichtsquellen, neue Folge, Bd. II). S. 1.

4) **Baumann** a. a. O., S. 34.

5) Hanserezesse I, Nr. 177.

der Regierung Erich Priesterfeinds 1285 erlangte Handelsfreiheit mit der Aufhebung der Beschränkungen beim Einkauf der Landeserzeugnisse. Der Zwischenhandel, an den die hansischen Kaufleute mit den Einwohnern Bergens gebunden waren, fiel fort. Im Jahre 1299 kam Hakon IV. zur Regierung; er war den Hansen feindlich gesinnt und suchte sie wieder durch Beschränkung des Kleinhandels und hohe Zölle zu bedrücken [1]). Erst unter seiner Regierung wird wieder von einem hansisch-norwegischen Weinhandel berichtet: am 11. Juli 1302 erläßt er eine Bestimmung über den Weinhandel in Bergen, die folgende Hauptpunkte zum Inhalt hat [2]):

Jeder eingeführte Wein sollte auf dem Königshof angemeldet werden, indem der importierende Händler um die Erlaubnis zur Abladung nachsucht. Von jedem Faß Wein, das ausgeladen wird, erhält der König einen Zoll von 18 englischen Groschen. Bevor der Wein verkauft wird, unterliegt er einer Prüfung des Lagermannes und des Rates, die ihn auf seine Güte hin zu untersuchen haben und dann erst seinen Verkauf auf den dazu bestimmten Plätzen erlauben dürfen. Jeder Ratmann und jeder Lagermann erhält nun wieder von jedem Faß Wein, das verkauft wird, 5 Stübchen. Übertretungen gegen diese Verordnungen werden mit Konfiszierung des Weines bestraft. Aus der ganzen Verordnung spricht einmal eine relativ gut durchgeführte Organisation des städtischen Weinhandels in Bergen, andrerseits ist eine gewisse Schärfe in der Behandlung der hansischen Kaufleute unverkennbar.

Bei den großen Abgaben konnte sich der Weinhandel kaum noch Gewinn bringend gestalten. Vielleicht hängt hiermit die Tatsache zusammen, daß die Urkunden nichts Näheres über hansischen Weinhandel in Bergen enthalten. Neben der Behinderung des Handels durch die obigen Abgaben mag auch noch der Umstand mitgespielt haben, daß in der Ausfuhr nach Norwegen an Stelle des Weines das Bier trat. Bier wurde nach der Bildung des deutschen Kontors, das den wiederverliehenen Freiheiten durch Magnus Erichson seine Entstehung verdankte, in steigendem Maße von Lübeck nach Norwegen verschifft. Diesem großen Export verdankte Lübeck seine hervorragende Stellung in der Produktion von Hopfen. Später erreichte dieselbe eine solche Ausdehnung, daß die Erzeugnisse der heimischen Produktion nicht mehr genügten und Hopfen aus Thüringen, der Mark

1) Baumann a. a. O., S. 40.
2) Hans. Urkundb. II, Nr. 19.

Brandenburg und slavischen Ländern bezogen werden mußte[1]). Der Hopfenhandel und die Verpachtung von Hopfengärten warf für die Stadt beträchtliche Einnahmen ab[2]). In zweiter Linie kommt neben der Produktion Lübecks das Bremer Bier in Betracht. Der Bierkonsum war in Skandinavien allgemein; auch in den Verpflegungsverzeichnissen in den Hanserezessen für die hansischen Besatzungen in Dänemark pflegen Abrechnungen über das konsumierte Bier und Neubestellungen in der Heimat nie zu fehlen, während Wein gar nicht oder äußerst selten erwähnt wird[3]). Endlich wurde Bier auch neben Getreide von den hansischen Kaufleuten zu Zahlungen an die norwegischen Fischlieferanten benutzt, ein nicht uninteressanter Beitrag zur Kennzeichnung der Naturalwirtschaft, die damals noch in hoher Blüte stand[4]).

Auch in der Ausfuhr von Wein scheint, soweit es sich aus dem nur spärlich vorliegenden Urkundenmaterial ersehen läßt, Lübeck einen besonderen Platz eingenommen zu haben. Der Wein kam aus dem Süden Deutschlands teils mit Benutzung von Flußläufen, teils zu Lande nach Lübeck und wurde von dort nach Norwegen verfrachtet. Eine Bestätigung für diesen Verkehr ist in einer Urkunde aus dem Jahre 1294 enthalten[5]), in der der Rat von Bergen anerkennt, zwei Lübecker Bürgern eine Restzahlung über zehn Faß Wein zu schulden. Neben Lübeck kommen noch Köln und Bremen in Betracht. Bei dem Verkehr Kölner Weinkaufleute über Schonen nach den Häfen der östlichen Ostsee war es natürlich, daß dieselben auch Norwegen in den Bereich ihres Handels einschlossen. Nach der vorhandenen Nachricht scheinen die Kölner den Weinhandel in relativ großem Maßstabe betrieben zu haben, es wird wenigstens berichtet, daß im Jahre 1398 Kölner Bürger durch Beraubungen in Norwegen einen Verlust von annähernd 200 Nobeln erlitten haben, eine Summe, der immerhin schon eine größere Quantität Wein entsprechen müßte.

Eine Bemerkung über den bremischen Weinhandel mit Bergen datiert allerdings aus sehr viel späterer Zeit; sie betrifft die Ausfuhrmenge

1) Stieda, Studien zur Gewerbegesch. Lübecks i. d. Mitteil. d. Vereins für lüb. Gesch. 1887, S. 5.

2) Stieda a. a. O., S. 10.

3) Hanserezesse, 1. Abt. I, Nr. 323, wird um Bier und Wein gebeten.

4) Baumann a. a. O., S. 15.

5) Hans. Urkundb. I, Nr. 1152.

von Südwein in den Jahren 1577 bis 1578, die im ganzen 166 Tonnen betrug[1]).

4. Der hansisch-preußische Weinhandel. Polen, Rußland.

Der Anteil der preußischen Städte an dem internationalen hansischen Weinhandel ist schon in Verbindung mit dem hansisch-englischen Verkehr gestreift worden. Einer Untersuchung vorbehalten bleibt der Weinhandel der Hansen mit Spanien und Portugal, der nahezu ganz in der Hand Danziger Bürger lag. Der Handelsverkehr der Ostsee, welcher Schweden, Dänemark und die pommerschen Städte, soweit sie nicht wie Stralsund Eigenhandel trieben, versorgte, hatte sein Zentrum in den preußischen Städten: von hier aus suchte er sich seinen Weg nach Polen und Rußland; Thorn und Danzig bezeichnen seine Ausgangspunkte. Die preußischen Städte hielten unter sich an einem Bund fest, der mit dem Jahre 1278 beginnend, sich 1368 zu dem fest gegründeten Städtebündnis der Städte Kulm, Thorn, Elbing, Danzig, Königsberg und Braunsberg herausgebildet hatte. Gleichzeitig mit dem beginnenden Zusammenschluß der Städte erschien der Deutschritterorden im Lande, der seine Hauptaufgabe in dem Schutz und der Verbreitung des Deutschtums in politischer und wirtschaftlicher Beziehung sah. Er schuf den preußischen Städten durch seine Eroberungen ein gesichertes Hinterland, kultivierte das Land, gründete Städte und gebot von seinen Hauptsitzen Marienburg und Königsberg über Kurland, Livland bis nach Estland. Anderseits wahrte er Polen und Littauen gegenüber mit starker Hand seine herrschende Stellung und bot den preußischen Kaufleuten eine Garantie für einen gesicherten Handelsverkehr.

In den preußischen Städten verschob sich bald die Vormachtsstellung zugunsten Danzigs und Thorns, daneben auch Elbings. Während Kulm und Braunsberg immer unbedeutender wurden, entwickelte sich Königsberg nur langsam. Die preußischen Städte im Bunde mit den livländischen gingen jetzt darauf aus, wirtschaftlich vollkommen selbständig zu werden und ihre Abhängigkeit im Seehandel von den Hansen zu vermindern. Mit Umgehung von Lübeck traten sie in direkten Verkehr mit den westlichen Nichthansen, namentlich mit Engländern und Flamländern, Spaniern und Portugiesen. An die Spitze dieser Bewegung trat Danzig und ward dank seiner günstigen maritimen Lage im Laufe des 14. Jahrhunderts Vorort für den ganzen preußischen Seehandel, während Thorn den Überlandhandel nach

1) Baumann a. a. O., S. 16.

Polen und Rußland auf den zahlreichen Straßen, die in seinen Mauern einmündeten, übernahm.

Danzigs Aufschwung als Handels- und Seestadt begann in der letzten Hälfte des 14. Jahrhunderts nach der glücklichen Beendigung des dänischen Krieges und erreichte seine höchste Blüte in der zweiten Hälfte des folgenden Jahrhunderts. Glücklicherweise sind gerade für diese Epoche erschöpfende Belege für die große Ausdehnung des Danziger Handels in den Schiffahrtsregistern von 1474—1476 und 1490—1492 erhalten[1]), die ein anschauliches Bild über Ausdehnung und Richtung des Danziger Weinhandels geben und neben den speziellen Angaben für die obigen Jahre auch allgemeine Schlüsse zulassen. Danzigs Weinschiffe gingen bis nach Spanien und Portugal; im Jahre 1406 wurden dem Danziger Bürger Johann Halewater, der sich auf der Fahrt von Spanien nach Portugal befand, durch die Engländer vier Faß „vini puri" und zwei Faß Bordeauxwein im Werte von vierzig Nobeln geraubt[2]). Wahrscheinlich trieben preußische Schiffer auch einen Handel zwischen den Häfen Spaniens und Portugals und Bordeaux. Was unter vinum purum zu verstehen ist, ist nicht klar; vielleicht bedeutet „reiner" Wein soviel wie heißer Wein, und wäre darunter vielleicht ein spanischer Wein zu verstehen. Gewöhnlich fuhren die preußischen Schiffe, die nach Lissabon gingen, bis England gemeinsam; von dort suchten sie dann allein ihren Weg über Plymouth und die Insel d'Ouessant nach Lissabon. Auf diesem Wege hatten sie teils unter Beraubungen englischer und spanischer Piraten, teils unter der Ungunst des Meeres viel zu leiden. Da aber der Verkehr ohne Unterbrechung aufrecht erhalten wurde, ist anzunehmen, daß die Hansen ihre Rechnung dabei fanden.

Für die Weinausfuhr aus Spanien kam namentlich Galizien in Betracht. Eine größere Ladung galizischen Weines (zehn Tonnen) wird in einer Konossementsurkunde eines preußischen Schiffers aus dem Jahre 1375 erwähnt[3]), die er auf Rechnung eines lombardischen Händlers aus Spanien zu exportieren übernommen hatte; der Ort der Bestimmung wird nicht genannt. Einen ähnlichen Inhalt weist ein Frachtvertrag aus demselben Jahre auf, den ein preußischer Schiffer mit einem Kaufmann aus Galizien über den Transport von fünfzig

1) Lauffer, Danzigs Schiffs- und Warenverkehr am Ende des 15. Jahrhunderts, 1893.

2) Hanserezesse, 1. Abt., V, Nr. 439

3) Hans. Urkundb. IV, Nr. 490.

Faß Wein abgeschlossen hatte; in diesem Falle war die Ladung nach Sluys bestimmt[1]).

Granada gehörte ebenfalls zum Bereich des Danziger Weinhandels mit Spanien; im Jahre 1394 kam ein Schiff mit 26 Faß Wein und 1 Tonne aus Granada im Danziger Hafen an[2]); auch Weißwein aus Vivero wird einmal erwähnt[3]). Damit ist das Urkundenmaterial über Weinsendungen nach preußischen Häfen oder wenigstens durch Vermittlung preußischer Schiffer allerdings erschöpft. Daß die Transporte aber im Großen ausgeführt wurden, geht aus einer Nachricht hervor, nach der im Jahre 1398 14 hansische Schiffe, die unter anderem Wein geladen hatten, aus der Westsee kommend, von friesischen Räubern überfallen wurden; hierbei wird ausdrücklich von dem Gut gesagt, daß „man es von Spanien nach Frankreich zu bringen pflegte"[4]). Eine direkte Verbindung zwischen Lissabon und Flandern wird noch durch einen Überfall dokumentiert, den Engländer auf ein preußisches Schiff, dessen Eigentümer der Großschäffer von Marienburg war, machten und hierbei Wein und Salz im Werte von 1000 Nobeln raubten[5]).

Später gestaltete sich das Verhältnis der Hansen zu den Spaniern wegen der dauernden Räubereien sehr ungünstig. Dazu kam, daß von 1420 bis 1443 wegen des lange andauernden Kriegszustandes der Handelsverkehr nahezu lahmgelegt wurde. Auch nach Beendigung des Krieges blieb der Handelsverkehr der Hansen mit Spanien und Portugal nur gering; König Alfons V. von Portugal verlieh allerdings 72 Hansestädten im Jahre 1452 völlige Handelsfreiheit[6]), dafür ging Spanien um so feindlicher gegen den hansischen Handel vor. Es ward bestimmt, daß alle Waren nur auf spanischen Schiffen ausgeführt werden durften, und nur so viel blieb frei, als die Kaufleute aus dem Erlös für verkaufte überflüssige Schiffsbedürfnisse eingekauft hatten[7]). Dieses Vorgehen war gleichbedeutend mit einer völligen Unterdrückung des hansischen Handels; außerdem wurde den Hansen speziell für Wein die Rückfracht aus la Rochelle verboten. Diese Bestimmung mußte sie um so unangenehmer treffen, als man schon damals einen lebhaften Verschnitt mit spanischen und französischen Weinen trieb und den hansischen Kaufleuten der Handelsvorteil aus dieser Gewohnheit gewalt-

1) Hans. Urkundb. IV, Nr. 488.
2) Hans. Urkundb. V, Nr. 163.
3) Hans. Urkundb. IV, Nr. 490.
4) Hirsch, Danzigs Handelsgeschichte, S. 86.
5) Sattler, Handelsrechnungen des deutschen Ordens, S. 10, Z. 4.
6) Hans. Urkundb. VIII, Nr. 132.
7) Hirsch a. a. O., S. 89.

sam unterbunden wurde. Infolge dieser Maßregeln sank der hansisch-spanische Weinhandel zu völliger Bedeutungslosigkeit herab.

Ein ganz anderes Bild gibt die Betrachtung des Weinhandels der preußischen Städte mit Frankreich, speziell mit den Häfen der Westküste. Hier spielte eine hervorragende Rolle im hansischen Handel die Baie. Über ihre Lage und die Bedeutung war man lange Zeit im unklaren. Bekannt ward sie durch die sogenannten Baienfahrten der Hansen, die an dieser Stelle Salz in großen Mengen holten. Man geht wohl nicht fehl, wenn man die Baie als identisch mit der Bucht von Bourgneuf annimmt[1]). Neben der Salzausfuhr bildeten die Baie auch einen Zentralpunkt für den französischen Weinexport; von hier aus wurden Weine aus Poitou und Orleans, die beiden hauptsächlichsten Weinsorten, die damals im Verkehre waren, verschifft. Erschwerend für eine genaue Detaillierung des französisch-hansischen Weinhandels ist der Umstand, daß die Baie und allgemein die Häfen der Westküste Landestellen für die hansischen Kaufleute waren, die hier Zwischenhandel trieben. Es läßt sich daraus bei der Ungenauigkeit der meisten Angaben schwer feststellen, ob der Wein, dessen Herkunft die Baie sein soll, auch wirklich an diesem Platz verfrachtet ist oder nicht anderswoher, vielleicht schon aus Spanien, kommt. Einen zuverlässigen Anhaltspunkt für die Zahl der Schiffe, die im hansisch-französischen Handel engagiert waren, geben für die Blütezeit dieses Handels wieder die Danziger Schiffartsregister.

In Danzig wurden die Baienfahrer erst 1396 erwähnt[2]), aber schon 1383 hatte Karl VI von Frankreich allen Untertanen des Hochmeisters den ungehinderten Verkehr in seinen Landen zugesichert[3]). Man kann ihnen unbeschadet ein viel höheres Alter zusprechen, da in Preußen 1390 bereits die verschiedensten spanischen und französischen Weine namentlich aufgeführt werden, die nur auf diesem Wege dorthin gelangt sein können. Eine interessante Quelle für Angaben über die damals in Preußen gangbaren fremden Weine bieten die Rechnungen über des Heinrich von Derbys Preußenfahrten, des nachmaligen Königs Heinrich VII von England[4]) aus den Jahren 1390

1) Hirsch a. a. O., S. 93. Vergl. neuerdings Arthur Agats, Der hansische Baienhandel 1904, eine höchst lehrreiche Schrift, die freilich in ihren Einzelheiten nicht mehr hat berücksichtigt werden können.

2) Hirsch a. a. O., S. 93.

3) Hanserezesse 1. Abt., III, Nr. 164.

4) H. Prutz, Rechnungen über H. v. Derbys Preußenfahrten 1390—91 und 1392, Leipzig 1893.

und 1392. Unter den Nachweisen über seine große und kostspielige Verproviantierung finden sich auch bemerkenswerte Angaben über die mitgeführten Weine. Es werden hier in dieser verhältnismäßig noch frühen Zeit speziell an französischen Weinen aufgezählt: Gascogner Wein und Wein aus Osey oder Auxois in Burgund: von diesen kostete das Faß 18 Mark und 22 Schillinge[1]). Von spanischen Weinen kommt Wein aus Granada vor, das Faß zu $6\frac{1}{2}$ Mark[2]), an einer anderen Stelle 22 Stübchen[3]); ferner Malvasier und Romanieweine[4]), sowie portugiesischer Wein aus Algarbe[5]). Namentlich die französischen Weine werden in großen Quantitäten angeführt, so daß hieraus mit Recht auf einen bereits hoch entwickelten Weinhandel zwischen Preußen und der französischen Westküste geschlossen werden kann.

Die Baienfahrten nahmen ihren Anfang im Hafen von Danzig, wo sich die Schiffe versammelten; unterwegs schlossen sich andere Hansen an. So wird von einer größeren Flotte berichtet, die 1379 von englischen Piraten aufgerieben wurde; diese setzte sich aus preußischen, lübischen und holländischen Schiffen zusammen[6]). Holländische und englische Seeräuber pflegten den Hansen, namentlich am Eingang des Kanals aufzulauern und sie ihrer Ladung zu berauben. Von solchen fortgenommenen Weintransporten wird aus den Jahren 1398[7]) und 1409 berichtet[8]); in letzterem Falle hatten Engländer ein preußisches Schiff, das 300 Faß Wein geladen hatte, festgehalten und mußten dafür eine Entschädigung von 334 Nobeln zahlen.

Wenn man nach der Baie gelangt war, trennten sich hier die Spanien- und Portugalfahrer; ihre Ladungen bestanden meistenteils aus Getreide und Naturalien aller Art. Im Jahre 1490 verläßt ein Schiff den Danziger Hafen mit 70 Last Roggen und 7 Last Asche[9]); als Rückfracht wurde neben Salz viel Wein verfrachtet. Von 1474 bis 1476 kamen allein aus der Baie 88 Schiffe in Danzig an[10]); durch diese Schiffe wurden importirt in Danzig 1474[11]): 5 Pipen Wein und 2 Pipen

1) Prutz a. a. O., S. 89, Zeile 15.
2) Prutz a. a. O., S. 89, Zeile 17.
3) Prutz a. a. O., S. 60, Zeile 32.
4) Prutz a. a. O., S. 189, § 20.
5) Prutz a. a. O., S. 189. § 1.
6) Hanserezesse 1, Abt., III, Nr. 122.
7) Hanserezesse 1. Abt., IV, Nr. 456.
8) Hans. Urkundb. V, Nr. 917, § 9.
9) Lauffer a. a. O., S. 34.
10) Lauffer a. a. O., S. 8.
11) Lauffer a. a. O., S. 22.

Wein aus Poitou; 1476: 3 Pipen Wein und 10 Pipen Wein aus Poitou. 1474 werden auch 10 Ohm Rheinwein als von der Baie kommend angeführt. Diese Angabe ist ein Beweis, daß allgemein in der Bezeichnung des Herkunftsortes sehr ungenau verfahren wurde; wahrscheinlich sind diese 10 Ohm Rheinwein in Flandern durch Zwischenhandel zu der Ladung gekommen und wurden nun als Baiescher Wein bei der Ankunft in Danzig gebucht. An Ort und Stelle kostete die Pipe Orleanswein 24 Mark, von ihm wurden im Jahre 1438 2 Pipen in Baie verfrachtet, im Jahre 1423 ein Faß Poitouwein zu 5 $^{1}/_{2}$ schweren Nobeln [1]).

Ähnlich wie die Baie war ein anderer kleiner Salz- und Weinplatz beschaffen: Borwasie an der Küste von Poitou; heute heißt der Ort Brouage und liegt nördlich von Bordeaux [2]). Auch Borwasie spielte im Danziger Handel eine große Rolle; von 1474 bis 1476 kamen 39 Schiffe an, die 1475 und 1476 je vier Pipen Poitouwein importierten [3]). Von Danzig nach Borwasie ausgehende Schiffe werden nicht angeführt.

War die Baie offenbar mitunter irrtümlich als Verschiffungshafen angegeben, so wissen wir um so sicherer, daß preußische Schiffe sowohl in la Rochelle als in Bordeaux Wein luden. Ob sie denselben direkt nach Preußen gebracht haben, ist zwar nicht belegt, aber doch wahrscheinlich. Wenn z. B. im Jahre 1436 dem Danziger Bürger Hans Wegener 15 auf einem preußischen, aus la Rochelle kommenden Schiffe befindliche Faß Wein „up de Trade" d. h. im Fahrwasser von Brest von den Engländern gekapert wurden [4]), so kann man nicht wissen, wohin der Wein bestimmt war: nach Preußen, Flandern oder England. Fälle, in denen die Preußen französischen Wein nach den beiden letztgenannten Ländern brachten, sind mehrfach nachgewiesen. Im Jahre 1436 wurden kurz nacheinander aus preußischen Schiffen, die nach Flandern verfrachtet waren, je 35, 21 und 10 Faß und eine Pipe Wein, teils aus Bordeaux, teils aus la Rochelle, von den Engländern geraubt. Da jedes Faß in Flandern 5 Pfund vlämisch wert war, und die Pipe mit 2 Pf. 10 Sch. angesetzt wurde, betrug der Verlust, den der Danziger Kaufmann reklamierte, nicht weniger als 332 Pf. 10 Sch. [5]). Aus dem Jahre 1455 hören wir von 100 Faß

1) Hirsch a. a. O., S. 92.
2) Hirsch a. a. O., S. 94.
3) Lauffer a. a. O., S. 22.
4) Hans. Urkundb. VIII, Nr. 84, § 50.
5) Hans. Urkundb. VIII, Nr. 84, § 50.

Wein, die preußische Schiffskinder (so nannte man die Mannschaft) wieder in la Rochelle nach Sandwich in England verladen und dafür ihrem Patron 2 Nobel Fracht pro Faß zu zahlen hatten[1]). Im Jahre 1460 aber hatte Jörg Sterneberch aus Danzig in Bordeaux 250 Faß Wein eingenommen, die er in London zu 4 Nobeln pro Faß abzusetzen gedachte. Er kam indes nicht dazu, da die Engländer ihm den Wein unterwegs bei Belle-Isle, einer Insel an der Südwestküste der Bretagne, wegnahmen[2]).

Auch Romanie- und Malvasierwein wurde in la Rochelle geladen; wahrscheinlich kam dieser aus Spanien und wurde unberechtigter Weise in den Einfuhrverzeichnissen als Transport aus la Rochelle aufgeführt.

Ein beträchtlicher Teil des französischen Weines ging über Lübeck nach Danzig, um die Fahrt um Skagen und durch den Sund zu vermeiden. Nach Lübeck gelangte der Wein auf dem Seeweg bis zur Elbmündung und von da über Hamburg weiter bis zum Stecknitzkanal, der ihn dann an die Trave brachte. Da der Kanal erst 1398 eröffnet wurde, können Nachrichten über diesen Handelsweg erst vom Anfang des 15. Jahrhunderts datieren. Von Lübeck gingen dann die Transporte, wenn sie den Kanal verlassen hatten, auf dem Seewege direkt nach Danzig[3]). Der Landweg nach Danzig über die pommerschen Städte kommt wegen der Mangelhaftigkeit der Straßen und der schweren Transportierbarkeit des Gutes nicht in Betracht. Einen Transport von deutschen oder ungarischen Weinen veranschaulicht eine Aufforderung des Danziger Rats an den Lübecker, er möge seinem Bürger Johannes von Karpen, der auf der Fahrt die Elbe abwärts nach Lübeck käme und nach Danzig weiter wolle, die Einkellerung seiner Weine in Lübeck erlassen[4]). Der Stecknitzkanal und die ausgezeichnete marine Lage setzten Lübeck natürlich in den Stand, einen ausgedehnten Stapel für alle durchgehenden Waren zu halten. Über diesen Stapel, den in dem obigen Schreiben der Danziger Rat als drückend empfand, handelt ebenfalls eine Beschwerde von 1454[5]), in der Köln als Herkunftsort für Wein angegeben wird. In der Beschwerde gaben die Kölner an, daß sie „ihre Weine ostwärts ausführen und in Lübeck

1) Hans. Urkundb. VIII, Nr. 890.

2) Hans. Urkundb. IX, Nr. 541, Abt. IX, Klagen der Danziger, § 12.

3) Der Stecknitzkanal kam auch für Weintransporte in Betracht, die elbabwärts, vielleicht aus den Gebieten der Meißener Landweine, nach Lübeck verfrachtet wurden.

4) Hans. Urkundb. VIII, Nr. 455.

5) Hans. Urkundb. VIII, Nr. 325.

nicht verkaufen wollten“ Trotzdem sollten sie ihren Wein daselbst einkellern.

Außer mit Lübeck unterhielt Danzig neben den Städten des Elbe- und Travegebietes noch mit Lüneburg Handelsbeziehungen; Hauptprodukt bildete hier allerdings das Lüneburger Salz. Aber auch Wein kam von dorther nach Danzig [1]); Lüneburg bildete für den Weinverkehr zu Lande insofern einen Platz von Wichtigkeit, als hier die Fracht auf Schiffe geladen wurde und durch den Flußverkehr weiterbefördert wurde. Daneben unterhielt Lüneburg noch einen direkten Handelsverkehr mit Umgehung des Lübecker Stapels.

Der Handel Danzigs mit Lübeck stellte allen anderen bei weitem in den Schatten; von 1474 bis 1476 kamen im Danziger Hafen aus Lübeck nicht weniger als 451 Schiffe [2]), rund ein Drittel aller eingelaufenen Schiffe, oder 12—13 im Monat an. Diese brachten $69^1/_2$ Stück Rheinwein und 1 Ohm, das Stück zu $3^1/_2$ Ohm gerechnet, im ganzen 243 Ohm oder ungefähr 970 Liter. Von Poitouwein wurden 13 Pipen und von Romaniewein 3 Fässer im ganzen importiert.

Der Handel mit Rheinwein war in Danzig sehr bedeutend; in den Handelsrechnungen des deutschen Ordens wird er öfters erwähnt, bisweilen in ganz beträchtlichen Quantitäten. So kaufte 1399 der Großschäffer von Marienburg im Namen des Hochmeisters 6 Faß Rheinwein, die $34^1/_2$ Ohm enthielten, zum Preise von 184 Mark [3]), außerdem 1 Faß roten Rheinwein für 15 Mark [4]). Obgleich roter Rheinwein äußerst selten erwähnt wird, ist der Preis doch um die Hälfte billiger für das Faß wie für weißen Rheinwein. Wahrscheinlich ist diese Billigkeit auf seine Unbeliebtheit zu schieben, da er den Vergleich mit den roten französischen Weinen kaum ausgehalten haben wird. Öfters kehrt Rheinwein auch als Schuldforderungen wieder: Der Bischof von Samland schuldet 1400 für eine Tonne Wein von $91^1/_2$ Stof $4^1/_2$ Mark und $4^1/_2$ Schilling [5]); der Komtur von Osterode für 1 Fäßchen Rheinwein mit einem Inhalte von 1 Ohm weniger 7 Stof $6^1/_2$ Mark und $2^1/_2$ Schilling [6]). Nach Hirsch [7]) stellte sich der in Danzig gezahlte Preis für Romanie durchschnittlich auf 9 Mark das Ohm, für Gas-

---

1) Hirsch a. a. O., S. 194.
2) Lauffer a. a. O., S. 78.
3) Sattler a. a. O., S. 2, Z. 17.
4) Sattler, a. a. O., S. 2, Z. 32.
5) Sattler a. a. O., S. 124, Z. 26.
6) Sattler a. a. O., S. 288, Z. 31.
7) Hirsch a. a. O., S. 262.

cognerwein das Faß zu 7 Mark, für Malvasier das Ohm[1]) zu 10 Mark. Je nach ihrer Herkunft wurden die verschiedenen Weine in verschiedenen Maßen gehandelt. Die Verbreitung des Rheinweines wurde durch einen Weinausschank, den Kölner in Danzig unterhielten, unterstützt. Auch die Nachrichten, die über die lokale Organisation des Weinhandels erhalten sind, tragen Kölnisches Gepräge. Die Erlaubnis zum Verkauf knüpfte sich an eine vorherige Prüfung des Weines durch Beamte des Rates; diese stellten auch gleichzeitig den Preis fest. Nur der Zapf einer Sorte Wein war gestattet, Verwechslung des Weins, Zusammenschütten und Verfälschung mit schweren Strafen bedroht.

Der Weinauschank scheint jedem, der sich diesen Vorschriften unterwarf, freigestanden zu haben; über den Kölner Ausschank berichtet eine Beschwerdeschrift des Hochmeisters von 1399[2]) an den Rat von Köln; er verlangt in derselben den Weinverkauf in Fässern seitens der Kölner Bürger. Danach waren sie vom Kleinhandel scheinbar ausgeschlossen.

Neben Lübeck treten im preußisch-hansischen Rheinweinhandel namentlich die Städte der Niederlande, in zweiter Linie auch Englands hervor. Bei diesen Weinsendungen handelt es sich um den direkten Seeweg; der Wein ging von Köln rheinabwärts nach Flandern, Holland und von dort nach Preußen. Der letzte Hafen, von dem das Schiff ausgelaufen war, galt dann als Ursprungsland der Waren, die es geladen hatte. Allgemein hatten Flandern und Brabant für Preußen eine große handelspolitische Bedeutung; in Brügge war der Brennpunkt des ganzen westeuropäischen Handels, weshalb eine preußische Vertretung dort von Wichtigkeit war; ferner war Preußen und mit ihm das ganze Ostseegebiet auf die Produkte des flandrischen Gewerbefleißes, namentlich auf die flandrischen Tuche, angewiesen. Da die Preußen in Flandern und Brügge als Mitglieder der Hanse auftraten, so kann man sich auf eine spezialisierte Betrachtung des Danziger Handels mit den nördlichen Nederlanden beschränken, zumal da der Weinhandel mit den Städten Flanderns, es kommen eigentlich nur Brügge mit Sluys und Antwerpen in Betracht, äußerst gering war. Die Städte der nördlichen Niederlande treten in dieser Beziehung mehr hervor. Für den holländisch-preußischen Handel ist die Tatsache in Rechnung zu ziehen, daß in Danzig seit alters her zahlreiche Holländer

---

1) Das Ohm rechnete man zu 110 Stof, $1^1/_2$ Ohm gingen auf 1 Oxthoft, 1 Tonne faßte $73^1/_3$ Stof. Sattler a. a. O., S. XLIV, Hirsch, a. a. O. S. 261.

2) Hans. Urkundb. V, Nr. 373.

ansässig waren und dadurch der Handel zwischen beiden Gebieten sich bedeutend ausdehnen konnte.

Von Holland setzte der Rheinweinhandel, der von Köln aus in das ganze niederrheinische Wirtschaftsgebiet ausstrahlte, seinen Weg in die Ostsee meistenteils zu Schiff fort, da der Landübergang an der Weser und Elbe an der Ungunst der örtlichen Verhältnisse einen mächtigen Widerstand fand. Die starke Weineinfuhr aus holländischen Häfen nach der Ostsee erklärt sich zur Genüge aus dem Zusammentreffen der Weintransporte von Köln und der französischen aus la Rochelle und der Baie. Dieser Handel wurde noch um so mehr gefördert, als sich Utrecht, Geldern und Oberyssel von der Mitte des 14. Jahrhunderts bis zur Mitte des 15. Jahrhunderts als Mitglieder der deutschen Hanse betrachteten und durch Teilnahme und Verleihung von den Handel begünstigenden Privilegien in engerer Handelsverbindung mit den Städten der Ostsee blieben.

Für Weineinfuhr nach Preußen kommen von holländischen Städten in Betracht[1]): Amsterdam, Dordrecht, Terschelling, Enkhuizen am Zuidersee, Zierikzee auf Schowen im Mündungsgebiet des Rheins; allgemein die Grafschaft Holland, Kampen, Stavoren und Friesland. Von 1474—1476 wurden nach Danzig verschifft: 60 Pipen Poitouwein, von diesen kamen 51 aus Amsterdam, 4 aus Seeland, 3 aus Zierikzee und 2 aus Enkhuizen. Haupthandelsplatz für Wein ist Amsterdam, denn die Häfen am Zuidersee wurden nur von Schiffen, die nicht vom Rhein kamen, angelaufen, um sich zu verproviantieren; die Angaben über die von dorther kommenden kleinen Weinladungen sind daher ziemlich belanglos. Der Handel mit Poitouwein übertrifft den mit allen anderen Weinsorten bei weitem; schon der Rheinwein tritt hiergegen bedeutend zurück. An Romaniewein kommen 1476 acht Botten aus Amsterdam und eine Botte aus Dordrecht; an Malvasier $1/2$ Botte aus Dordrecht; Kampen ist mit einer Einfuhr von 10 Stück Wein ohne nähere Angabe der Sorte vertreten. Allgemein ist aus den überaus verstreuten und teilweise auch ungenauen Angaben über die Weinarten ein ausgesprochener Handelsweg oder die Herausbildung bestimmter Plätze für die verschiedenen Sorten nicht zu bemerken; so gewaltige Handelszentren wie Brügge und Köln verwirrten die bis dahin regelmäßigen Handelswege, so daß eine Detaillierung unmöglich durchzuführen ist. Nur so viel steht fest, daß in den Niederlanden mit Unterstützung von Köln ein großer Weinmarkt für nahezu ganz Europa war.

---

1) Lauffer a. a. O., S. 20 ff.

Einen ähnlichen Mittelpunkt, nur in kleinerem Maßstabe, bildete Danzig für den Norden und Osten Europas. Bis hierher ging der Weinhandel direkt, um sich dann nach allen Richtungen zu verzweigen: zum Teil zurück, um die Städte der pommerschen Küste zu versorgen, zum Teil nach Norwegen und Schweden, endlich nach Riga und Reval und von dort nach Rußland. Für Polen kommt die Weichselschiffahrt und das feste Thorn als Stützpunkt des litauischen und polnischen Weinhandels in Betracht, der über diese Stadt einen nahezu reinen Landweg nach Rußland fand.

Der Landhandel von Lübeck nach Danzig ging der Ostseeküste entlang über Rostock, Stralsund, Greifswald, Stettin und Kolberg; er kommt für Wein nicht in Betracht. Nur Kolberg und Stettin sind im Verkehr mit Danzig Ausfuhrplätze für den im Mittelalter am ganzen Gestade der Ostsee und weit im Litauischen und im Polnischen verbreiteten Wein aus Guben, dem sogenannten Gobynischen Wein. Dieser Wein war in seiner Heimat außerordentlich beliebt, dazu sehr billig; unter den Rechnungen des deutschen Ordens finden sich 1406 6 Faß Gobynischer Wein mit nur 20 Mark angegeben[1]). Im Vergleich damit ist der Rheinwein ungefähr zehnmal so teuer. Der Gobynische Wein und namentlich die preußischen Landweine aus der Gegend um Thorn wurden vielfach nach Polen und Rußland exportiert: 1490 verließen 2 Faß Gubener Wein den Danziger Hafen, wahrscheinlich in der angegebenen Richtung[2]). Gubener Wein wurde im Jahre 1475 in Danzig importiert aus Stettin: 50 Fuder, aus Kolberg 1474: 3 Fuder; außerdem aus Stettin 1474 und 1475 zusammen 71 Fuder und 2 Faß Wein ohne Angabe der Sorte[3]). Auch nach Königsberg erstreckte sich der Stettiner Handel; wir hören im Jahre 1456 von der Strandung eines Schiffes, das von Stettin kam, nach Königsberg bestimmt war und $24^1/_2$ Fuder Wein geladen hatte[4]). Diese bedeutenden Quantitäten lassen auf einen sehr regen Handel mit diesem Wein schließen.

Der Weinhandel von Danzig nach Schweden, Norwegen und Dänemark war sehr gering, da einmal das Bier hier bevorzugt wurde und dann die Bevölkerung zu arm war, um sich ein Luxusprodukt, wie Wein es war, zu kaufen. Die Schiffahrtsregister geben über eine Ausfuhr von Wein nach Skandinavien, ebenso wie nach Finnland, das damals mit Schweden verbunden war, keinen Ausweis. Nach Hirsch

1) Sattler a. a. O., S. 32, Z. 1.
2) Lauffer a. a. O., S. 38.
3) Lauffer a. a. O., S. 14.
4) Hans. Urkundb. VIII, Nr. 518.

soll Danzig nach Skandinavien namentlich Poitou- und Romaniewein exportiert haben; Quellenangaben fehlen allerdings hierüber. Außerdem ist auch nur anzunehmen, daß Danziger Schiffe direkt vom Ursprungsland den Wein nach Skandinavien gebracht haben. Nach Dänemark war der Danziger Schiffsverkehr überhaupt gering; Wein findet sich nicht unter den Waren. Er wird nur in den Schadensverzeichnissen aufgeführt, welche die Dänen als Seeräuber veranlaßten. Natürlich war der Wein, von dem wir auf diese Weise Kenntnis erhalten, bei weitem nicht immer für Dänemark bestimmt, sondern befand sich meistens auf dem Wege nach Osten. Beispielshalber sei ein Schadenverzeichnis von 1462 angeführt[1]), das auch für die Mannigfaltigkeit der Sorten im damaligen Weinhandel lehrreich ist: es wurden als verloren angegeben: $5\frac{1}{2}$ Pipen Wein, Eigentum zweier Danziger Schiffer; ferner 2 Pipen Gascogner Wein, 2 Fässer Bastert, 6 Fässer Malvasier und $2\frac{1}{2}$ Fässer griechischer Wein; ein anderer Danziger Bürger büßte Wein im Werte von 100 Kronen ein; der Wert des Malvasiers belief sich insgesamt auf 240 Mark. Die Danziger erwiderten diese Beraubungen ihrerseits mit Repressalien[2]); sie nahmen im Jahre 1458 ein Schiff weg, das von Kopenhagen nach Reval unterwegs war und unter seiner Ladung 4 Pipen Wein hatte.

Von großer Wichtigkeit war Danzig für den hansisch-russischen Handel, soweit er sich auf die heutigen russischen Ostseeprovinzen erstreckt. Es kommen hier namentlich Reval und Riga in Betracht; von diesen Städten aus wurden dann die Waren auf den russischen Markt gebracht. Das Hinterland zu Reval und Riga bildete Nowgorod, ein uralter Freistaat, der seit alters her die Rohprodukte des inneren Rußland mit Benutzung des Wolchow, des Ladogasees und der Newa nach Wisby brachte. Mit der Verbreitung hansischen Handels in Livland und Estland rissen die Hansen diesen Handel, der bis dahin von den Russen besorgt war, ebenfalls ganz an sich. Seit dieser Zeit beginnt die hansische Epoche in Nowgorod.

Die Weinausfuhr nach Livland und Estland wurde außer von Danzig, auch von Lübeck betrieben. Schon frühzeitig bestand eine direkte Verbindung zwischen Lübeck und Riga, an der auch die Weintransporte beteiligt waren. Später bildeten sich in Lübeck Handelskompanien für den Handelsverkehr nach dem Osten heraus, von denen die der Rigafahrer, scheinbar die älteste, eine große Bedeutung er-

1) Hans. Urkundb. VIII, Nr. 1160.
2) Hans. Urkundb. VIII, Nr. 989, § 6.

langte[1]). Der Hauptanteil Lübecks am rigaischen Weinhandel fällt in nachhansische Zeit; eine rigaische Zollrolle[2]) vom Ende des 17. Jahrhunderts führt alle bekannten mittelalterlichen Weinsorten an: Rheinwein, Poitouwein, Malvasier, Bastart und Romanie. Über die direkten Handelsbeziehungen Lübecks mit Reval liegen bessere Belege in Zollbüchern und Zollquittungen vor[3]), die den Zeitraum von 1373—1384 umfassen und für den Weinhandel zwischen Lübeck und Reval einige Schlüsse zulassen. Der Revaler Export und Import war an sich sehr bedeutend und belief sich in dem angegebenen Zeitraum auf einen durchschnittlichen jährlichen Umsatz von einer Million Mark in unserem Gelde; doch war er hierbei erheblichen Schwankungen ausgesetzt: 1379 erhob er sich auf 2 160 404 Mark, während er 1381 auf 745 237 Mark sank[4]). Bei der sichtlich unvollständigen Angabe des Schiffsverkehrs — er schwankt zwischen 8 Schiffen im Jahre 1379 und 47 Schiffen im Jahre 1384[5]) — läßt sich Genaueres über die Weineinfuhr, von einzelnen Notizen abgesehen, nicht sagen. Ein direkter Handel zwischen Lübeck und Reval ist aus dem Jahre 1454 nachweisbar[6]); unter der Ladung eines lübischen Schiffers, die nach Reval bestimmt war, befanden sich 7 Stück roten Meßweines und 1 Bota Romanie; 1387 lief in Reval ein Schiff eines Kölner Bürgers ein[7]), das 54 Stück Wein im Werte von 4400 Rheinischen Gulden geladen hatte.

Mit diesen dürftigen Notizen wären die sicheren Angaben über einen lübischen Handel oder überhaupt eines Handels von Westen her erschöpft.

Besseren Anhaltspunkt für den Weinhandel mit Livland und Estland gibt Danzig durch seine Schiffstabellen. Die Zahl der aus Reval in Danzig angekommenen Schiffe betrug in den Jahren 1474—1476[8]) insgesamt 31; die aus Riga 13. Bedeutend für den Weinhandel war außerdem Abö in Finnland, das nicht weniger als 56 Schiffe in der angegebenen Zeit nach Danzig sandte; sie brachten ausschließlich Naturprodukte wie Felle, Fische und Tran. Die Zahl der Schiffe, die von 1490—1492 Danzig verließen, war beträchtlich geringer; nach Abö

1) Siewert, Die Rigafahrer in Lübeck, S. 38.

2) Siewert, a. a. O., S. 188.

3) Stieda, Revaler Zollbücher u. Quittungen i. d. Hans. Geschichtsquell., Bd. V.

4) Stieda a. a. O., S. 56.

5) Stieda a. a. O. S. 96.

6) Hans. Urkundb. VIII, 359.

7) Stieda a. a. O., S. 90.

8) Lauffer a. a. O., S. 7.

immerhin noch 11, nach Reval 3 und nach Riga nur 2. Auf diesen Schiffen wurden ausschließlich rote Weine verfrachtet[1]): nach Reval 3 Pipen Poitouwein, 2 Pipen Bastart, 2 Pipen Romanie, $^{1}/_{2}$ Faß Malvasier; nach Riga 1 Faß Malvasier, nach Abö 4 Stück Poitouwein. Diese Weine wurden dann von Riga und Reval aus durch Kaufleute, die mit Danziger Firmen in Verbindung standen, nach Rußland weiter vertrieben; das beweist der Umstand, daß in den Beschwerden der Russen über Weinverfälschungen nur von französischen und anderen „heißen" Weinen die Rede ist, die nach den obigen baltischen Häfen exportiert wurden.

Von Riga aus stand dem Handel durch den Wasserlauf der Düna das ganze diesen Fluß umgrenzende Gebiet offen mit seinen damals wichtigen Handelsplätzen Dünaburg, Polozk und Witebsk.

Im Anschluß an das Aufblühen der baltischen Städte hatte sich Nowgorod ebenfalls als Handelsplatz ersten Ranges entwickelt; schon 1191 ist ein Verkehr Nowgorods mit deutschen Kaufleuten nachweisbar[2]). Aus dem Jahre 1269 datiert das große Privileg, das den Handel zwischen Russen und Deutschen im einzelnen regelt. Auf dem dortigen Peterhof fand der Austausch zwischen den Erzeugnissen des ganzen russischen Reiches, unter denen das Pelzwerk die bedeutendste Rolle spielte, mit den Erzeugnissen der westlichen Industrie und des westlichen Gewerbefleißes statt.

Auch der Wein hielt bald nach Gründung des hansischen Kontors seinen Einzug. Immerhin muß er im Handel sehr zurückgetreten sein; denn genaue Angaben lassen sich aus Mangel an urkundlichen Nachrichten nicht machen. Es ist aus den gelegentlichen Beschwerdeschriften der Russen nur einiges über die Ausdehnung des Handels und die Arten des Weines zu entnehmen. Eine solche Beschwerdeschrift[3]) ist aus dem Jahre 1337 erhalten, in der der deutsche Kaufmann in Nowgorod über Weinpanscherei der Russen Klage führt; es handelt sich wahrscheinlich um den Verkauf von Gewürzweinen an Stelle von reinem Wein; das an dieser Stelle gebrauchte Wort „cryderewine" kann kaum eine andere Bedeutung haben. Um solche Weinverfälschungen handelt es sich auch in der Zusammenkunft der livländischen Städte in Dorpat im Jahre 1402, die veranstaltet wurde, um eine Beschwerde bei der Versammlung der gemeinen Städte in Lübeck vorzubereiten, weil sich die russischen Kaufleute aus Nowgorod

1) Lauffer a. a. O., S. 31.
2) Baumann a. a. O., S. 45.
3) Hans. Urkundb. II, Nr. 599.

und Pskow bei ihnen über die Verfälschung der süßen Weine und die Kleinheit der Gefäße beklagt hatten [1]). Hier erscheinen auch die süßen Weine wieder, die beinahe ausschließlich von Danzig aus nach Livland und Estland exportiert wurden und von dort ihren Weg nach den Handelsplätzen Rußlands fanden. Im Jahre 1406 erließ der deutsche Kaufmann in Brügge als Antwort auf eine gleiche Klage ein Gebot, den Wein nicht mehr zu verfälschen und Gefäße von richtiger Größe zu benutzen. Interessant ist dabei die Tatsache, daß in diesem Falle die livländischen Kaufleute in Brügge selbst erschienen waren, um ihre Klagen zu vertreten [2]). Demnach mußte der Handel von großer Bedeutung sein, wenn sich eine so weite Reise verlohnte.

Es erübrigt noch, die Flußverbindungen zu betrachten, mit Hilfe deren bisweilen Wein nach Polen, Litauen und weiter nach Ungarn verfrachtet wurde. Auch hier sind die fragmentarischen Nachrichten nicht imstande, eine erschöpfende Darstellung zu geben.

Für den Weg nach Polen stand die Benutzung von zwei Flußläufen offen, der Weichsel und der Warthe. Die Weichsel wurde ohne Zweifel viel benutzt im Verkehr zwischen Danzig und den landeinwärts gelegenen Städten des deutschen Ordens, unter denen Thorn den ersten Platz einnahm. Thorn selbst baute viel Wein und ist als der Ursprungsort für den preußischen Landwein zu betrachten; große Weingärten umgaben die Stadt und schon frühzeitig war der Weinzapf in der Stadt wohl organisiert. Ohne Zweifel hat ein direkter Weinverkehr zwischen Thorn und Danzig bestanden, er ist aber urkundlich nicht nachweisbar; für die Verbreitung des thornschen Weines spricht die Tatsache, daß der Kommandant der hansischen Besatzung in Stockholm Herman van der Halle, im Jahre 1395 zwei Lasten thornschen Weines und später noch drei Lasten bestellt [3]); auch preußischer Landwein wird einmal genannt. Da Thorn durch direkte Handelsstraßen mit Guben und auch mit Breslau verbunden war [4]), so könnten auch gubenscher Wein und die schlesischen Landweine mit Benutzung dieser Wege nach der Ostsee gebracht worden sein. Einen Weintransport auf der Weichsel beweist eine Urkunde von 1459 [5]); nach dieser ist ein Danziger Schiffer mit seinen Schiffen, die einige Fuder Wein geladen hatten, bei Wollin gestrandet.

1) Hans. Urkundb. V, Nr. 516.
2) Hans. Urkundb. V, Nr. 722.
3) Hanserezesse 1. Abt., IV, Nr. 292.
4) Oesterreich, Die Handelswege Thorns im Mittelalter, S. 11.
5) Hans. Urkundb. VIII, Nr. 800.

Der zweite Weg nach Polen folgte dem Laufe der Warthe. Im Jahre 1390 verleiht König Wladislaw von Polen den Kaufleuten aus Lübeck, Hamburg, Wismar, Rostock, Frankfurt a. O., Landsberg ein Verkehrsprivileg für sein Land [1]); gleichzeitig hatte er eine Handelsstraße mit Benutzung der Warthe nach Krakau anlegen lassen. Auf dieser wurden von 1 Faß Wein, Malwasier, Granate „oder anderen starken Weinen" 6 Heller polnisch Zoll erhoben. Bemerkenswert ist wieder die Anführung nur „starker" Weine, die die Vorliebe der östlichen Handelsgebiete für diese Weinsorten beweist. Im Jahre 1390 scheint eine allgemeine Regelung des hansisch-polnischen Verkehrs stattgefunden zu haben, der nach dem Stralsunder Frieden 1370, namentlich in den östlichen Teilen der Ostsee, an Festigkeit zugenommen hatte. Russische und polnische Kaufleute zogen mit ihren Waren nach Westen, so daß die Städte Pommerns sich genötigt sahen, diesem wachsenden Handel mit Zollbeschränkungen zu begegnen. Die polnischen Kaufleute brachten die Erzeugnisse ihres Landes, Naturalien, Felle, Pelze, in die pommerschen Häfen, namentlich Stralsund, und tauschten dagegen Industrieprodukte und Kolonialwaren ein, unter letzteren befanden sich auch in großen Mengen „starke Weine". Es ist anzunehmen, daß diese Weine auf dem Wasserwege durch preußische Schiffer, z. B. nach Stralsund, gebracht wurden; wenigstens stellt Stralsund 1390 [2]) einen Zolltarif für „Wein aus Granada, Malvasierwein und andere starke Weine, die aufwärts geführt werden", auf, und zwar für die Kaufleute aus Polen, Ungarn, Litauen und Ruthenien; sie hatten von jedem Faß 6 Pfennige Zoll zu entrichten. Unter „aufwärtsführen" kann nur die Fahrt durch das kleine und große Haff, die Oder aufwärts, verstanden werden; sie gelangten dann in die Warthe und von hier aus auf die Handelsstraße nach Krakau. Ebenfalls im Jahre 1390 [3]) wurden die Kaufleute aus Krakau, Polen usw. vom Herzog Bogislaw IV von Pommern von Abgaben in seinem Lande befreit; sie hatten nur in den pommerschen Städten einen Weinzoll von 2 Schillingen für das Faß zu entrichten: Granada- und Malwasierwein „edder welkerhande wyn yd zi".

1) Hans. Urkundb. IV, Nr. 1034.
2) Hans. Urkundb. IV, Nr. 1018, § 8.
3) Hans. Urkundb. IV. Nr. 1017, § 3.

Kapitel IV.

Der Weinhandel in seinen Produktionsgebieten.

1. In den hansischen Produktionsgebieten: Köln, die Zentrale des westeuropäischen Weinhandels.

In dem Aktiv- und Zwischenhandel der hansischen Kaufleute mit außerdeutschen Gebieten, mit England und den Niederlanden einerseits, und Frankreich andererseits, spielte Köln eine führende Rolle. Köln war diejenige Stadt, wo sich Handel und Produktion die Hand reichten; in seinem Hinterlande blühte seit alters her der Weinbau. Vom Oberrhein brachten die Weinbauern ihre Erzeugnisse auf den Kölner Markt, um sie entweder an die einheimischen Weinhandelsgesellschaften oder gleich an die fremden Kaufleute, die ihnen rheinaufwärts, aus den Niederlanden, entgegenkamen, umzusetzen [1]).

Die Vorbedingung für diese mächtige Entwicklung des Kölner Weinhandels war einmal die bevorzugte Lage der Stadt, andererseits der ausgedehnte Stapel. Auf letzteren gründete sich vornehmlich die wirtschaftliche Machtentfaltung der rheinischen Metropole. Dieses Stapelrecht war im mittelalterlichen Handelsverkehr das wirksamste Mittel, den Handel an wichtigen Plätzen festzuhalten und zu konzentrieren; da Köln nun durch die Menge seiner Bewohner, wie durch den Schutz seiner starken Mauern den reisenden Kaufleuten nach langer Fahrt einen bequemen Ruhepunkt mit gleichzeitiger Aussicht auf lohnende Geschäfte bot, so waren die Vorbedingungen für eine Gewinn bringende Ausübung des Stapelrechtes gegeben.

Schon um die Mitte des 12. Jahrhunderts machten die Kölner dieses Recht bei sämtlichen den Rhein heraufkommenden Schiffen geltend [2]); im Laufe der Zeit wurde dieses Recht wesentlich erweitert. Man beschränkte sich aber nur auf das Einlagerecht, d. h., die fremden Kaufleute waren verpflichtet, ihre Waren eine bestimmte Zeit lang, meistens 3 Tage, in der Stadt feilzuhalten [3]). Daneben wurde

1) Wir sind bei der folgenden Darstellung auf die Benutzung der gedruckten Quellen beschränkt geblieben. Ein an das Kölner Stadtarchiv gerichtetes Gesuch zur Benutzung wurde im Hinblick darauf, daß dasselbe Thema bereits von anderer Seite in Angriff genommen sei, abschlägig beschieden.

2) Ennen, Geschichte Kölns, Bd. I, S. 494.

3) Ennen a. a. O., Bd. II, S. 547.

auch das Kranrecht gehandhabt, d. h., die vorbei- oder eingeführten Waren konnten zur Kontrolle des Zolles abgeladen und noch einmal auf Wert und Gewicht geprüft werden. Die Stapellinie erstreckte sich längs der Stadt von Rodenkirchen bis Riel[1]), innerhalb dieser Begrenzung mußten alle Schiffe ihrer Stapelpflicht genügen. Alle Güter, die zu Lande in die Stadt gebracht wurden, durften unterwegs keinen Aufenthalt nehmen, sondern mußten ohne Verzug und ohne unterwegs feilgeboten zu sein, dem Kölner Stapel zugeführt werden.

Hauptgegenstand des Kölner Erwerbslebens bildete der Wein, der im Engros- und Endetailhandel Gegenstand einer ausgebildeten Organisation[2]) war. In der Tat zeigt diese eine Vollendung, die als mustergültig für den ganzen Weinverschleiß einer mittelalterlichen Stadt angesehen werden kann. Schon frühzeitig hatte der Rat die Organisation des Weinhandels selbst in die Hand genommen und leitete den gesamten Handel mehr wie in anderen Städten nach seinen Ermessen. Die oberste Aufsichtsbehörde bildete die Kommission der Rheinmeister, die, vier an der Zahl, vom Rate eingesetzt wurde. Anfangs waren es nur drei, nach 1370 aber vier, und zwar zwei vom engen und zwei vom weiteren Rate[3]). Ihre Aufgaben und Pflichten waren mannigfaltiger Art.

Im Jahre 1355 hatte die Richerzeche die Erteilung der Weinbruderschaft verloren; an ihre Stelle waren hauptsächlich die Rheinmeister getreten. Richerzeche und Weinbruderschaft sind für den Kölner Weinhandel typische Einrichtungen und bedürfen zum besseren Verständnis für die gesamte Organisation einer näheren Würdigung. Die Richerzeche war die Grundlage der städtischen Verwaltung, die Weinbruderschaft die des städtischen Handels; während erstere durch die Institution der Rheinmeister abgelöst wurde, blieb letztere noch lange bestehen. Früher war die allgemeine Annahme die, daß die Richerzeche aus der alten Gilde entstanden sei[4]). Über die näheren Umstände ihrer Entstehung gehen die Meinungen noch heute auseinander. Im Gegensatz zur Gilde war die Richerzeche rein aristokratisch. Ihr Name heißt soviel wie Bruderschaft der Reichen[5]), wo „reich“ die Bedeutung von „mächtig“ hat. Nach einer anderen Auffassung allerdings hat man in der Bezeichnung einen Spitznamen zu sehen[6]). Die Zahl

1) Ennen a. a. O., Bd. II, S. 546.

2) Ennen a. a. O., Bd. II, S. 585.

3) Lau, Die Entwicklung der kommunalen Verfassung und Verwaltung der Stadt Köln bis 1396, S. 296, Anmerk.

4) Kruse, die Kölner Richerzeche, S. 158.

5) Ennen a. a. O., Bd. II, S. 590.

6) Kruse a. a. O., S. 168.

ihrer Mitglieder war beschränkt und in zwei verschiedene Klassen gruppiert. Die erste Klasse bestand aus den gewesenen Bürgermeistern, die zweite Klasse aus Bürgern, die das Bürgermeisteramt inne hatten oder zu erlangen suchten. Zu den Rechten der Richerzeche gehörte die Wahl des Bürgermeisters und die Verleihung des Zunftzwanges oder „die Lehnung der Bruderschaft“ [1]). Sie setzte ferner den Bruderschaften Obermeister ein, die die Statuten der Bruderschaft genehmigen und ihre richtige Ausführung überwachen mußten. Endlich konnte sie gegebenenfalls für die einzelnen Bruderschaften spezielle Gewerbevorschriften erlassen [2]). Neuerdings sieht man in der Weinbruderschaft einen Nachfolger der alten Gilde [3]). Die Gilde war eine allgemeine Genossenschaft; in einem Mitgliederverzeichnis aus der Mitte des 12. Jahrhunderts [4]) finden sich alle Gewerbearten vereinigt, die Zahl der Mitglieder ist scheinbar unbeschränkt. Die letzten Punkte trennen Gilde und Richerzeche scharf voneinander, so daß die Ablehnung der Entstehung der Richerzeche aus der Gilde gerechtfertigt erscheint.

Wie verhielt sich nun die Weinbruderschaft zu der alten Gilde?

Die Weinbruderschaft erscheint um die Mitte des 14. Jahrhunderts; ein Mitgliederverzeichnis aller zu ihr qualifizierten Bürger beginnt erst mit dem Jahre 1356. Zum Unterschied von den anderen Bruderschaften, fehlte der Weinbruderschaft jede Organisation. In ihr stellt sich lediglich eine Vereinigung aller Bürger dar, die in Köln Weinzapf betrieben [5]). Dieses Weinzapfrecht stand ihnen neben dem Bürgerrecht zu [6]). Die Annahme, daß die Weinbruderschaft die Nachfolgerin der alten großen Kaufmannsgilde ist, rechtfertigt die Ähnlichkeit der beiden oben erwähnten Mitgliederverzeichnisse; beide enthalten die Namen von Mitgliedern aller Stände, wobei das Bürgertum natürlich überwiegt; bei beiden ist scheinbar die Mitgliederzahl unbegrenzt. Einen Unterschied sieht Kruse darin [7]), daß der Weinbruderschaft die Organisation fehlt und eine unbegrenzte Teilnehmerzahl offensteht, während die Gilde eine fest geschlossene Organisation war, ihr mußte

1) Kruse a. a. O., S. 172.
2) Kruse a. a. O., S. 179.
3) Kruse a. a. O., S. 163; Lau a. a. O., S. 244 ff.
4) Ennen, Quellen zur Kölner Gesch., Bd. I, S. 148.
5) Lau a. a. O., S. 226.
6) Stein, Akten zur Geschichte der Verfassung und Verwaltung der Stadt Köln, Bd. II, S. 66, § 6; Ennen, Gesch. Bd. II, S. 600.
7) Kruse a. a. O., S. 166.

jeder angehören, der in Köln kaufmännisch tätig sein wollte. Lau[1]) will für Köln diese Bestimmungen nicht so scharf ausgesprochen wissen; er hält Weinbruderschaft und Gilde vielleicht für identisch. Die Schuld an dem Mangel einer reinlichen Scheidung zwischen Richerzeche, Gilde und Weinbruderschaft ist hauptsächlich in dem unzuverlässigen und wenig einheitlichen Material zu suchen, weswegen die Forschung über diese ältesten Kölner Genossenschaften noch nicht als abgeschlossen zu betrachten ist. Die Entstehung der Weinbruderschaft aus der Gilde läßt sich allenfalls aus der Tatsache herleiten, daß im 12. und 13. Jahrhundert die einzelnen Gewerbe zu Genossenschaften mit Zunftzwang zusammentraten; die Teilnehmer fühlten sich durch diese Organisation vollständig befriedigt und hielten den Erwerb der Gildengemeinschaft für unnötig. Aufnahme in die Weinbruderschaft konnte nur der Inhaber des Bürgerrechts finden. Dienstboten waren ausgeschlossen, wenn sie nicht 3 Jahre lang hintereinander auf eigene Kost gesessen hatten. Ebenso war den Kistensitzern und Weinknappen, den Gehilfen des Zapfers, der Eintritt verboten[2]). Beim Tode eines Mitgliedes ging der Weinzapf auf seine Witwe über, bei einer etwaigen Wiederverheiratung ging sie aber dieses Rechtes verlustig[3]).

Später erlitt das Recht, die Weinbruderschaft zu erwerben, mancherlei Einschränkung. Im Jahre 1372 wurde es sogar auf die Dauer von zehn Jahren ganz aufgehoben, um den Neueintritt von Mitgliedern zu unterbinden[4]). Ein anderer Erlaß aus demselben Jahre macht den Eintritt in die Bruderschaft von dem Besitz eines Pferdes abhängig[5]). Wer sich ein Pferd nicht halten wollte oder konnte, ging der Weinbruderschaft auf zehn Jahre verlustig[6]). Dadurch war unbemittelten Bürgern der Eintritt und somit der Weinzapf unmöglich gemacht. Diese äußerst scharfen und teilweise ungerechten Verordnungen der Geschlechterherrschaft blieben lange bestehen und trugen später zu ihrem Sturze nicht unwesentlich bei. Das Recht, die Weinbrüderschaft zu verleihen, war 1355 von der Richerzeche auf den Rat übergegangen. Die Richerzeche empfing nur noch $^1/_3$ von den Eintrittsgebühren, der Rat die

---

1) Lau a. a. O. S. 228.
2) Stein a. a. O., Bd. I, S. 71.
3) Ennen, Quellen, Bd. I, S. 155.
4) Stein a. a. O., Bd. I, S. 89, § 13.
5) Stein a. a. O., Bd. I, S. 108, § 3.
6) Stein a. a. O., Bd. I, S. 108, § 7.

anderen $^2/_3$ [1]. Es blieb ihr nur noch das Recht, bei der Zulassung zur Weinbruderschaft mitzustimmen.

Die Eintreibung der Eintrittsgebühren stand den Rheinmeistern zu. Sie waren im Besitz ihrer Morgensprache, die ihnen vom Rat verordnet war; danach durften sie nur den Wein zur Niederlegung annehmen, der ihnen vom Rat bezeichnet war, bei einer Strafe von 6 Schillingen. (Rheinmeistereide von 1341 und 1370)[2]. Ihre hauptsächlichste Funktion war die Aufsicht über den Kölner Stapel und die Schlichtung aller Streitigkeiten, die im Warenverkehr auf dem Rhein vorkamen; sie vertraten die sogenannte Rheinpolizei[3]. In ihrer Rolle ist die ganze Organisation des Kölner Weinhandels sowie des Weinzapfes innerhalb der Stadt enthalten.

Neben der Kommission der Rheinmeister wurde 1378 eine andere Ratskommission gebildet, die sogenannte Weinschule. Die Weinschule stellt die Oberaufsichtsbehörde über den städtischen Weinhandel und Weinzapf dar. Sie bestand aus 8 Ratsmitgliedern[4] und hielt Dienstags, Donnerstags und Samstags Sitzungen ab, wo Rechtsfragen auf dem Gebiete des Weinhandels entschieden wurden[5]. Diese acht Herren standen den Rheinmeistern in der Erledigung der Verwaltungsgeschäfte zur Seite und mußten selbst vorher das Amt eines Rheinmeisters bekleidet haben[6]. Die Einberufung der Weinschule geschah durch die Rheinmeister[7]; um ihr den Charakter einer unparteiischen Gerichtsbehörde zu bewahren, war allen Beteiligten die Teilnahme am städtischen Weinhandel untersagt[8]. Die Weinschule wuchs in ihrer Bedeutung zunehmend; ihr Einfluß war in der Mitte des 15. Jahrhunderts so groß, daß ein von ihr ausgestelltes Zeugnis zur Erlangung des Kölnischen Bürgerrechtes genügte[9].

Die niederen Beamten der Weinschule setzten sich aus den Schreibern und Boten zusammen; ihr Eid macht ihnen Gehorsam gegen die Rheinmeister, pünktliches Erscheinen in der Schule und Verweigerung aller Geschenke zur Pflicht. Neben ihrer Schreiberbeschäftigung hatten sie allgemein auf alle Übertretungen im Wein-

1) **Lau** a. a. O., S. 86.
2) **Stein** a. a. O., Bd. I, S. 40, 41, 54.
3) **Ennen**, Gesch. a. a. O., Bd. III, S. 49.
4) **Stein** a. a. O., Bd. II. S. 378.
5) **Ennen**, Gesch. a. a. O., Bd. III, S. 49.
6) **Stein** a. a. O., Bd. II, S. 585.
7) **Stein** a. a. O., Bd. II, S. 380.
8) **Stein** a. a. O., Bd. II, Nr. 148, § 60.
9) **Ennen**, Gesch. a. a. O., Bd. V, S. 748.

handel achtzugeben und gegebenenfalls von ihren Beobachtungen in der Weinschule Anzeige zu erstatten. Man kann die Weinschule kurz als das oberste Weinhandelsgericht Kölns bezeichnen.

Die Rheinmeister und die Weinschule bildeten die oberste Behörde für den Weinhandel im ganzen, sowohl für den Großhandel auf dem Weinmarkt, wie auch für den Kleinverschleiß in der Stadt selbst, den Weinzapf. Diese beiden Arten des Weinhandels hatten wieder ihre eigene Organisation: Auf der einen Seite der Weinmarkt mit seinen Beamten, den Visierern, Unterkäufern, Weinschrötern und den niederen Marktgehilfen; auf der anderen Seite das Zapfgewerbe in den Wirtstavernen mit dem Personal der Wirte, den Kistensitzern, Weinzapfern, Weinschenken und Weinrufern.

Der älteste Kölner Marktverkehr spielte sich auf der alten Martinsinsel ab. Hier hatte der Viktualienhandel seinen Platz, an den der Holzmarkt, der Heumarkt, die Stände der Fleischer und Fischer sich anreihten. Im 12. und 13. Jahrhundert verschwanden die offenen Buden, in denen die Viktualien feilgehalten wurden, und an ihre Stelle traten große Häuser mit Speicher- und Kellereinrichtungen. Die Marktdistrikte wurden in Straßen verwandelt, behielten aber ihre alten Namen bis auf den heutigen Tag. In diesen Straßen lagen die Häuser für die einzelnen Warengattungen, so das Kramhaus für Kolonialwaren, das Flachshaus, Leinwandkaufhaus und andere[1]).

Der Weinhandel hatte nur geringen Anteil an diesem Kramhausverkehr; er spielte sich entweder auf dem Rhein in den Weinschiffen oder am Lande in den Wirtshäusern ab. Höchstens könnte für ihn das Kramhaus in Betracht gekommen sein. Im Laufe der Jahrhunderte entwickelte sich Köln zu einem riesigen Stapelplatz, weil es die Grenze zwischen Fluß- und Seeschiffahrt bildete. Darum ging das Streben der Stadt darauf aus, durch Stärkung des Eigenhandels und Festhalten des Zwischenhandels mit weitgehenden Stapelgerechtsamen den Weinhandel in Köln zu monopolisieren. In der Tat hielt sich der Wein die ganzen Jahrhunderte hindurch an der Spitze des Gesamthandels.

Das Hauptgewicht lag auf dem Eigenhandel, dergestalt, daß die Kölner Kaufleute bei den Produzenten in den rheinaufwärts gelegenen Landstrichen einkauften und von Köln aus die Produkte weiter in den Handel brachten. Öfters traten Gesellschaften zusammen mit einer für die damalige Zeit großen Kapitalsanlage, um gleich ganze Kreszenzen

1) **Ennen**, Gesch. a. a. O., Bd. I, S. 500.

anzukaufen. Im Jahre 1502 wurde so ein Kaufvertrag von einem Rentmeister und einem Rheinmeister aus Köln mit der Gemeinde Waldagasheim auf 10 Jahre abgeschlossen, nach dem die ganze Kreszenz des Dorfes den beiden Gesellschaftern käuflich überlassen wurde.

Schon am Ausgang des 11. Jahrhunderts reichte das Gebiet, das Kölner Kaufleute in das Bereich ihres Weinhandels gezogen hatten, von den Küsten Englands bis Steiermark [1]). Ein so ausgedehnter Handel führte jahraus jahrein eine große Menge von Kaufleuten nach Köln und bedang den Erlaß zahlreicher Vorschriften. Schon bei der Anfahrt zum Weinmarkt begann die Kontrolle der städtischen Behörden. Aller Wein, der zu Lande nach Köln eingeführt werden sollte, brauchte nicht notwendig nach dem Markt dirigiert zu werden. Wenn der Wein dagegen in Köln zum Verkauf bestimmt war, so durfte mit ihm innerhalb einer Meile um die Stadt herum kein Detailhandel getrieben werden [2]). Die Wirte hatten die Verpflichtung, jeden Kaufmann, bevor er seinen Handel in Köln begann, zu fragen, ob er keinen Detailhandel vorher getrieben habe; gab der Kaufmann es zu, so mußte der Wirt den Handel untersagen. Auch Unwissenheit schützte den Händler nicht vor dieser Verordnung. Wenn es sich herausgestellt hatte, daß doch innerhalb der angegebenen Grenzen Kleinhandel mit Wein stattgefunden hatte, so mußten die betreffenden Kaufleute mit ihren Waren die Stadt sofort verlassen [3]); außerdem war für jedes Faß eine Strafe von 5 Mark zu zahlen.

In weit größerem Maße spielte sich der Handel am Rhein ab, entweder noch auf den Weinschiffen oder am Stapel. Da sich im Kölner Hafen See- und Flußschiffahrt begegneten, wurde der See- und Flußhandel streng auseinandergehalten. Die Kaufleute, die rheinabwärts nach Köln kamen, hießen die Oberländer, diejenigen, die von Holland heraufkamen, die Niederländer. Die Grenze, bis wieweit sie landen durften, war an der Hitzgasse festgelegt. Die Trennung war so streng durchgeführt, daß Ober- und Niederländer nicht direkt in Verbindung treten konnten; ebenso durften sie nicht zusammen bei einem Wirt ihren Handel eröffnen; deshalb unterschieden sich auch die Wirte nach solchen, die nur Niederländer, und nach solchen, die nur Oberländer bei sich aufnehmen durften. Die Hitzgasse bildete allgemein die Grenze für den Weinhandel, denn oberhalb derselben war

1) Ennen, Gesch. a. a. O., Bd. I, S. 841.
2) Stein a. a. O., Bd. II, S. 235.
3) Stein a. a. O., Bd. II, S. 235.

jeder Kauf oder Verkauf von Weinen untersagt[1]); Wirt und Händler wurden im Übertretungsfall zu gleicher Strafe herangezogen; Unwissenheit schützte allerdings in diesem Falle den Händler.

Der Handel am Rhein war nur geborenen oder eingeschworenen Bürgern erlaubt; beteiligten sich Wirte oder Unterkäufer daran, ohne im Besitz des Bürgerrechtes zu sein, so mußten sie eine Strafe von 5 Mark zahlen. Das eigentliche Handelsgeschäft ging meistenteils noch auf den Schiffen vor sich. Wenn ein Händler beispielsweise genügend Ware eingekauft hatte, so charterte er ein Schiff und führte sie rheinabwärts nach Köln; die Schiffe waren nicht das Eigentum der Kaufleute, sondern gehörten sogenannten Schiffspatronen, die von den Erträgnissen der Fracht ihren Unterhalt bestritten. Es mutet ganz modern an, wenn man hört, daß Waren aus Spanien oder Frankreich auf Rechnung Kölner Kaufleute direkt nach Norden verfrachtet werden, ohne überhaupt Köln zu berühren, geschweige denn durch die Hände ihrer Eigentümer zu gehen[2]).

Auf den Schiffen, die rheinabwärts nach Köln gekommen waren, ging das Geschäft folgendermaßen vor sich: Vor allem wurde der echt zünftige Grundsatz bewahrt, jede Konkurrenz zu beseitigen. Den ankommenden Schiffen entgegenzufahren und sich vielleicht im voraus mit den Händlern ins Einvernehmen zu setzen, galt als schweres Vergehen[3]). Auf jedem Schiff durfte nur einmal ein Verkauf stattfinden, nicht in zwei oder drei Serien; kleinere Quantitäten abzugeben, war nur mit Hilfe der Rheinmeister gestattet, sonst mußte mindestens der Verkauf der halben Schiffsladung durch die Zahl der anwesenden Käufer gewährleistet sein[4]). Zuwiderhandlungen der Händler wurden mit fünf Mark bestraft, während den Unterkäufern, die diese duldeten, die Erlaubnis, Unterkauf zu treiben, auf drei Jahre entzogen wurde. Wenn eine genügende Anzahl Käufer beisammen war, wurde ausgewürfelt, in welcher Reihenfolge die einzelnen zum Kaufe zugelassen werden sollten[5]); diese Maßregel hielt man für gut, um Zwietracht der Bürger bei der Auswahl des Weines zu vermeiden. Auf die Nichteinhaltung der Auslosung war 10 Mark Strafe gesetzt.

Diese Maßregeln bezogen sich nur auf rheinabwärts kommende Schiffe oder, wie es in den Urkunden heißt: „die aus Elsaß kommen“.

1) **Stein** a. a. O., Bd. II, Nr. 158, § 29.
2) **Ennen**, Gesch. a. a. O., Bd. III, S. 728.
3) **Stein** a. a. O., Bd. II, Nr. 114, § 32.
4) **Stein** a. a. O., Bd. II, Nr. 148, § 20.
5) **Stein** a. a. O., Bd. II, Nr. 148, § 39.

Wenn Schiffe rheinaufwärts Wein nach Köln führten, so handelte es sich entweder um südliche Weine, meistens in kleinen Quantitäten aus Spanien, oder um Wein, der für Köln nur Durchgangsgut bildete; in diesem Fall mußte der Eigentümer schwören, dieselben in Köln nicht auf den Markt zu bringen.

Die Grundlage für den Handel der Bürger in der Stadt bildete das Verbot, keine Geschäfte unter sich anzuknüpfen; dasselbe galt auch für die fremden Händler. Ein Bürger durfte nur mit einem fremden Kaufmann oder einem Gast, wie er offiziell genannt wurde, in Verbindung treten und auch dies nur durch Vermittlung der sogenannten Unterkäufer[1]). Zuwiderhandelnde Bürger wurden mit harten Strafen, beispielsweise mit drei Jahren Turm, bestraft[2]); außerdem hatte jeder, der Kunde von solchen Handelsgeschäften bekam, die Anzeigepflicht bei den Rheinmeistern. Der fremde Kaufmann dagegen hatte von jedem Fuder fünf Mark Strafe zu zahlen[3]), ebenso der Wirt, der den Gast beherbergte. Wenn ein Bürger mit einem oder mehreren Kaufleuten eine Handelsgesellschaft auf dem Rhein einging, so sollte er den Wein „teilen"[4]); das ist vielleicht so zu verstehen, daß von der gemeinsamen Ladung sowohl dem Bürger wie dem Händler bestimmte Teile zufielen, deren Verkauf sie zu übernehmen hatten; hierdurch wurde das Risiko gleichmäßiger verteilt und namentlich die Bildung von Unternehmungen mit stillen Teilhabern unmöglich gemacht. Andererseits konnte eine besondere Empfehlung der Ware dadurch, daß vielleicht angesehene Bürger mit ihrem Namen die Geschäftssicherheit der Unternehmung verbürgten, kaum vermieden werden.

Den Bürgern war es gestattet, zu Lande den Weinhändlern entgegenzufahren[5]), sie waren aber verpflichtet, den eingekauften Wein in die Stadt zu führen, um hier die Messung und Versteuerung durch die städtischen Beamten vornehmen zu lassen. Nach den vorliegenden Quellen ist der Weinhandel im Kleinen äußerst rege gewesen. Auch minder begüterte Leute hatten oft vor den Toren der Stadt ein kleines Stück Land, auf dem sie Weinreben pflanzten, und dessen Erträgnisse sie auf den Markt brachten. Um sein eigenes Gewächs zu verzapfen, war nicht einmal die Notwendigkeit geboten, Bürger zu sein, ein Beweis, wie sehr es dem Rate darum zu tun war, den Eigenhandel der

1) Ennen, Gesch. a. a. O., Bd. III, S. 732.
2) Stein a. a. O., Bd. II, Nr. 114, § 58.
3) Stein a. a. O., Bd. II, Nr. 114, § 10.
4) Stein a. a. O., Bd. II, Nr. 114, § 11.
5) Stein a. a. O., Bd. II, Nr. 114, § 35.

Stadt zu unterstützen. Zum Verkauf des eigenen Wuchses war nur die Erlaubnis der Weinschule nötig und dann natürlich die Hinterlegung der vorgesehenen Akzisen. Endlich mußte jeder Zapfer den rechtmäßigen Besitz des Gewächses unter Eid nachweisen können [1]).

Der Weiterverkauf von Wein an fremde Kaufleute seitens der Bürger war bei Strafe von 5 Mark für jedes Fuder verboten [2]). Wohl aber war es ihnen erlaubt, ihren Wein im Kleinhandel in kleineren Quantitäten mit Erlaubnis der Rheinmeister zu verkaufen oder „drei oder vier Trunke daraus zu machen“ [3]). Als Maximalpreis für ihre Ware waren auf dem Lande 6 Schillinge für das Fuder festgesetzt [4]).

Zur Überwachung des Weinhandels innerhalb der Stadt, wie auf dem Rhein und am Staden waren vom Rat zahlreiche Beamte verordnet, deren Tätigkeit genau fixiert war. Sie waren städtische Beamte und standen im städtischen Sold, abgesehen von den Provisionen und Tantiemen, die ihnen bei Ausführung ihres Amtes zufielen. Zu den höheren Beamten gehören in erster Linie die Unterkäufer und die Visierer. Die ersteren waren städtischerseits konzessionierte, vereidigte Vermittler, welche die vom Rate in finanztechnischer und handelspolitischer Hinsicht erlassenen Ordnungen zu überwachen hatten. Solche Unterkäufer gab es für die verschiedensten Arten des Handelsverkehrs, so z. B. beim Holzhandel, beim Pferdehandel, beim Wollhandel und im Leinwandhaus [5]). Die Funktionen des Maklers und des Beschützers der fremden Kaufleute vor betrügerischer Behandlung seitens der Bürger, wie sie in Ulm und Nürnberg gehandhabt wurden, fallen für Köln nicht so ins Gewicht. Hier waren sie mehr Aufsichtsbeamte für alle Zweige des Weinhandelsverkehrs, namentlich für die polizeilichen Maßnahmen und die Akziseordnungen. Zu ersteren gehörte beispielsweise die Begutachtung der Fässer nach ihrer Größe; Fässer von 4—7 Ohm galten für klein; von 7 Ohm bis zu einem Fuder für groß. Eine ungenaue Ausführung der Einteilung brachte ihnen den Verlust ihres Amtes auf ein Jahr [6]).

Beim Kölner Weinhandel waren vier Unterkäufer angestellt, eine Urkunde von 1477 zählt sie namentlich auf [7]); 1483 wurde ihre Zahl

1) **Stein** a. a. O., Bd. II, Nr. 377.
2) **Stein** a. a. O., Bd. II, Nr. 114, § 3.
3) **Stein** a. a. O., Bd. II, Nr. 148, § 20.
4) **Stein** a. a. O., Bd. II, Nr. 114, § 1.
5) **Lau** a. a. O., S. 294, Anmerk.
6) **Stein** a. a. O., Bd. II, Nr. 149, § 21.
7) **Stein** a. a. O., Bd. II, Nr. 324.

um einen verringert[1]). Diese Unterkäufer wurden von der Behörde nur bei solchen Handelsbetrieben angestellt, bei denen sie durch die Erhebung einer indirekten Steuer ein fiskalisches Interesse hatte. Da nun bei indirekten Steuern am ehesten Hinterziehungen vorkommen konnten, so wurde den Unterkäufern ein Anteil an den einlaufenden Strafgeldern zugesichert. Der Unterkauf auf dem Rheine und auf dem Lande war getrennt[2]); der Unterkäufer, der sein Verwaltungsgebiet verließ, zahlte für jedes Fuder, das durch seine Hände ging, 12 Mark Strafe.

Jeder Bürger, ausgenommen wer das Wirtsgewerbe trieb, konnte Unterkäufer werden[3]); aktive Beteiligung am Weinhandel[4]), auch durch Vorschießen von Kapital[5]), und Zugehörigkeit zu einer Handelsgesellschaft[6]) war verboten. Der Lohn der Unterkäufer betrug im Höchstfalle 6 Schillinge für das Fuder, von welcher Zahlung die eine Hälfte der Käufer und die andere Hälfte der Verkäufer zu tragen hatte[7]). Mehr als die vorgeschriebene Summe anzunehmen war verboten, und der Bürger, der durch höheren Lohn den Unterkäufer für sich gewinnen wollte, verfiel in die abnorm hohe Strafe von 100 Mark und durfte ein Jahr lang keinen Weinhandel treiben[8]). Nur die Annahme einer Gratifikation war den Unterkäufern gestattet, und zwar in Gestalt eines Quantums Wein, dem sogenannten Stichwein; betrug die gehandelte Menge noch nicht 4 Ohm, so war die Annahme von Stichwein verboten, wurden über 4 Ohm gehandelt, so durften sie von jedem Stück 1 Quart annehmen[9]). Waren die Unterkäufer durch strenge Verordnungen gegen unlautere Beeinflussungen hinreichend geschützt, so wurden auch ihrerseits solche Vergehen strenge geahndet; denn die Behörden hatten mit Recht die Strafen so hoch bemessen, da der Unterkäufer tatsächlich die Kontrolle über den Weinhandel allein in der Hand hatte und durch eigennützige Manipulationen der Stadtkasse auf dem Wege der Steuerhinterziehung schweren finanziellen Schaden zufügen konnte. Zu ihren Hauptaufgaben gehörte es, darauf zu achten, daß die fremden Kaufleute sich nur auf den Verkauf

1) Stein a. a. O., Bd. II, Nr. 432.
2) Stein a. a. O., Bd. II, Nr. 114, § 30.
3) Stein a. a. O., Bd. II, Nr. 148, § 148.
4) Stein a. a. O., Bd. II, Nr. 148, § 155.
5) Stein a. a. O., Bd. II, Nr. 148, § 5.
6) Stein a. a. O., Bd. II, Nr. 114, § 30.
7) Stein a. a. O., Bd. II. Nr. 114, § 1.
8) Stein a. a. O., Bd. II. Nr. 114, § 2.
9) Stein a. a. O., Bd. II, Nr. 148, § 161.

des Weines im Großen beschränkten; wenn ein Unterkäufer von dem widerrechtlichen Kleinhandel eines Gastes erfuhr und diesen nicht der Rentkammer anzeigte, so wurde ihm im Falle der Entdeckung die Qualifikation zu fernerem Unterkauf genommen, außerdem mußte er für jedes Fuder Wein 5 Mark Strafe zahlen[1]). Ferner war es ihnen untersagt, für die Ware eines bestimmten Kaufmannes Reklame zu machen, indem sie einzelnen Bürgern die bis dahin eingegangenen Gebote anderer Käufer oder Andeutungen über Stückzahl oder Güte des Weines zukommen ließen[2]), oder einzelne Bürger direkt aus der Stadt den Händlern auf dem Rhein zuführten[3]). Sie hatten alle, die sie in Anspruch nahmen, in gleicher Weise zu bedienen; wenn sie bestimmte Weinsorten für besondere Günstlinge aufhoben und darum absichtlich vom Verkauf zurückbehielten, so wurde ihnen ebenfalls der Unterkauf auf 5 Jahre entzogen[4]). Endlich war es auch untersagt, den Weinen andere Namen beizulegen, um den Käufer zum Kauf oder Verzicht auf die Ware zu veranlassen; hatte es der Unterkäufer bei einem Geschäft an den nötigen Warnungen fehlen lassen und sah sich der Käufer später schlecht bedient, so hatte der Unterkäufer für den betreffenden Wein die Kosten zu übernehmen.

Die Unterkäufer nahmen in der Beamtenschaft der Weinhandelspolizei die oberste Stelle ein; ihr Amt erforderte im Verkehr mit dem Publikum, vor allem mit den Fremden, weitgehenden Blick und die im Mittelalter so streng gehandhabten gesellschaftlichen Umgangsformen. Dagegen waren die Visierer mehr technische Beamte oder Exekutivbeamte. Jeder Wein, der in Köln eingeführt wurde, um später verkauft zu werden, mußte von den Visierern „geroedet" werden, d. h. mit der Visierrute gemessen und mit einer Marke versehen werden, die die Quantität anzeigte. Dieser Vorschrift unterlag nur der Wein, der von Bürgern eingeführt wurde; fremde Kaufleute brauchten ihren Wein erst „roeden" zu lassen, wenn sie im Begriff waren, ihn an Bürger zu verkaufen[5]).

Die Visierer, zwei an der Zahl, mußten vorschriftsmäßige Ruten haben, denen zwei auf der Rentkammer niedergelegte[6]) als Muster dienten. Diese Ruten durften sie nur im Dienste der Stadt ge-

1) Stein a. a. O., Bd. II, Nr. 148, § 2.
2) Stein a. a. O., Bd. II, Nr. 148, § 6.
3) Stein a. a. O., Bd. II, Nr. 148. § 7.
4) Stein a. a. O., Bd. II, Nr. 114, § 7.
5) Stein a. a. O., Bd. II, Nr. 234, § 150.
6) Stein a. a. O., Bd. II, Nr. 82, III.

brauchen, das Halten von Privatruten war bei Strafe von 100 Mark verboten[1]). So oft mit Privatruten gemessen war, so vielmal war für jedes Fuder Wein 10 Mark Strafe zu zahlen; die Strafgelder kamen zum Teil an die Rheinmeister, zum Teil an die Rentkammer, außerdem wurde der Übertreter auf ein Jahr aus der Weinkaufmannschaft ausgeschlossen[2]). Ebenso war es streng untersagt, die Kunst des Visierens Unbefugten zu lehren[3]). Wie allen städtischen Beamten, war den Visierern eigener Weinhandel untersagt, dagegen der Zutritt zur Weinschule gestattet[4]). Allgemein war ihnen die Überwachung der Vorschriften des Rates übertragen, da sie durch ihr Amt hierzu besonders befähigt waren; sie hatten hierin die Unterkäufer zu unterstützen und etwaige Übertretungen auf der Rentkammer anzuzeigen. Um sie zur genauen Ausführung ihres Amtes anzuspornen, fiel ihnen die Hälfte der eingegangenen Strafgelder zu, die ihnen jede Woche in Gestalt eines Zuschusses zum Wochenlohn zu gleichen Teilen zugewiesen wurden. Alles zusammen genommen, war das Amt der Visierer nicht minder verantwortungsvoll wie das der Unterkäufer; ihre Tätigkeit bildete die Grundlage für die Erhebung der städtischen Weinsteuer und war für die Stadt in steuertechnischer Hinsicht von größter Wichtigkeit.

Zu den niederen Beamten, die beim eigentlichen Handel am Rhein in Betracht kommen, gehören die Kranenmeister und die Weinschröder. Die Kranen waren am Staden zum leichteren Transport der Waren aus den Schiffen aufgestellt und ihr Betrieb für eine bestimmte Zeit verpachtet[5]); so z. B. 1387 auf 2 Jahre an 2 Kölner Bürger[6]) für 110 Mark wöchentlich, 1393 für 100 Mark wöchentlich[7]); ein Beweis für die große Inanspruchnahme der Kranen und die große Handelstätigkeit im Kölner Hafen. Es waren im ganzen vier Kranen aufgestellt, einer am Lande und drei auf dem Wasser[8]); eine genaue Scheidung in der Benutzung wurde aber nicht durchgehalten[9]). Für ihre Bedienung war anfangs ein Kranenmeister angestellt; am

1) Stein a. a. O., Bd. II, Nr. 21.
2) Stein a. a. O., Bd. II, Nr. 148, § 56.
3) Stein a. a. O., Bd. II, Nr. 148. § 9.
4) Stein a. a. O., Bd. II. Nr. 148, § 60.
5) Ennen, Quellen, a. a. O., Bd. I, S. 88.
6) Ennen, Quellen, a. a. O., Bd V, 552.
7) Ennen, Quellen, a. a. O., Bd. VI, 179.
8) Stein a. a. O., Bd. II, Nr. 163.
9) Ennen, Quellen, a. a. O., Bd. I, S. 87.

Ende des 15. Jahrhunderts, mit dem wachsenden Aufschwung des Handels, wurden mehrere angestellt. Ihre Tätigkeit lag in der Oberaufsicht über das gesamte Kranenwesen; dazu gehörte ein wöchentlicher Rechenschaftsbericht an die Rentkammer über die Zahl der Stücke, die tagsüber ein- oder ausgeladen wurden, und über die Höhe der Einnahme[1]; ferner die gute Instandhaltung der Gerätschaften, die von der Stadt in einem genauen Inventarverzeichnis aufgenommen waren[2]. Gerätschaften auszuleihen oder überhaupt ihr Amt zeitweilig Unbefugten zu übertragen, war ihnen streng untersagt[3]. Da jeder Kranen bestimmten Zwecken diente, hatte der Bürger, der einen Kranen zum Aufwinden von unvorschriftsmäßigen Waren benutzen wollte, außer dem Kranengeld noch eine besondere Gebühr für die Leistung zu hinterlegen. Das Kranengeld betrug nach einer Ordnung von 1370 für ein Stück Wein von 1—3 Ohm 3 Schillinge, von 4—7 Ohm 2 Schillinge, von 8—10 Ohm 3 Schillinge. Eine Tonne aus dem Schiff zu tragen, kostete 8 Pfennige[4]. Über die Kranenmeister war als Aufsichtsbehörde der Stadt ein Kollegium von drei Männern gesetzt, die Kranenschreiber oder Beseher, die abwechselnd einmal monatlich die Kranen zu inspizieren hatten. Sie waren wohl hauptsächlich zu dem Zweck bestellt, um die für die Stadt durch die Verpachtung ziemlich verloren gegangene Kontrolle einigermaßen zu ersetzen.

Die Weinschröder haben in Köln nicht jene Bedeutung gehabt wie in anderen Städten; im Hafen vertraten ihre Stelle die Kranenknechte, und im Ladenverkehr in der Stadt hatte das Weingesinde der Wirte mit anzufassen. Sie bildeten keine Zunft, auch ist von ihnen kein Zunfteid erhalten. Sie scheinen die Stellung von gelegentlichen Dienstleuten eingenommen zu haben; im übrigen standen sie unter der Botmäßigkeit der Rheinmeister, nur mit ihrer Erlaubnis war es ihnen gestattet, Wein zu schröden[5]. Da die zu Schiffe ankommenden Kaufleute sich der Kranenknechte zu bedienen pflegten, die zu Lande zureisenden Händler aber durch das Personal der Wirte, bei denen sie abzusteigen pflegten, bedient wurden, so ist es zu verstehen, daß die Tätigkeit der Weinschröder sehr in den Hintergrund trat und sie in den urkundlichen Nachrichten keine Rolle spielen.

---

1) Stein a. a. O., Bd. II, Nr. 314.
2) Ennen, Quellen, a. a. O., Bd. I, S. 88.
3) Stein a. a. O., Bd. II, Nr. 163.
4) Stein a. a. O., Bd. II, Nr. 43.
5) Stein a. a. O., Bd. II, Nr. 148, § 31,

Die andere Seite des Kölner Weinhandels bildete das Weingeschäft der Wirte: der Weinhandel im Kleinen und der Weinzapf in den Tavernen.

Wenn sich der Detailhandel auch nicht mit dem Großhandel am Rhein messen konnte, so war sein Umsatz zu Lande doch immer sehr bedeutend und deshalb von der Stadt auf das genaueste geregelt. Die Wirte waren in erster Linie die Inhaber von Schankwirtschaften oder sogenannten Tavernen; daneben aber waren sie, ähnlich den Unterkäufern, Vermittler beim Handel der fremden Kaufleute mit den Bürgern. Trotzdem standen sie nicht auf gleicher Stufe mit den Unterkäufern. Wenn sich auch ihre Tätigkeit nahezu ganz deckte, so waren die Unterkäufer ihrer Stellung nach mehr, denn die Wirte wurden nur im Falle der Not zu ihrer Unterstützung herangezogen, da ihr Gewerbe sie zu dieser Funktion besonders befähigt erscheinen ließ.

Der Wirt im mittelalterlichen Köln kann mit unserem heutigen Schankwirt nicht auf eine Stufe gestellt werden; Vorbedingung war für ihn der Besitz des Bürgerrechts, immerhin eine Tatsache, die eine gewisse soziale Stellung zur Voraussetzung hatte. Gewöhnlich verwaltete der Wirt seine Taverne nicht selbst, sondern hatte dafür sein Personal, vom Kistensitzer, der dem heutigen Geschäftsführer gleichzustellen ist, abwärts bis zum Jungen, dem heutigen Pikkolo. Er selbst widmete sich ausschließlich den fremden Kaufleuten. Da der Wirt einen offenen Laden mit Detailverkauf und Ausschank im Kleinen hatte, andrerseits aber unter demselben Dache die Weinkaufleute sogar mit ihren Waren, die sie in dem geräumigen Keller, den jede Taverne besaß, einlagern konnten, einzukehren pflegten, so war es ganz natürlich, daß der Wirt leicht eine Vermittlung zwischen Händlern und Konsumenten herstellen konnte.

Es ist schon mehrfach betont worden, daß für die Stadt der Eigenhandel von größerer Wichtigkeit war; da nun der Wirt Kölner Bürger war, so war schon im ersten Stadium des beginnenden Geschäftes das Interesse der Stadt in der Person des Wirtes vertreten. Da andrerseits ein engerer Verkehr mit den Händlern den Wirten reiche, persönliche Vorteile einbringen konnte, so waren die Grenzen dieses Handelsverkehrs behördlicherseits durch Verordnungen genau fixiert.

Die Vorschriften über die Vermittlungsgeschäfte der Wirte decken sich im ganzen mit denen, die für die Unterkäufer erlassen waren; daneben sind aber noch verschiedene Einzelheiten zu beachten, durch die die exzeptionelle Stellung ihres Gewerbes noch mehr in die Er-

scheinung tritt. Wie die Unterkäufer waren natürlich auch die Wirte verpflichtet, die fremden Kaufleute auf die bestehenden Verordnungen, z. B. über den Detailverkauf, aufmerksam zu machen [1]. Außerdem war ihnen jede Geschäftsverbindung mit den fremden Händlern verboten, ebenso der Detailausschank an Kaufleute, die zu Markte fuhren und nicht bei ihnen ihren Wein eingelagert hatten [2]. Der Gast wiederum durfte nur bei dem Wirt seinen Wein feilhalten, bei dem er ihn eingelagert hatte [3]. Bei alledem war die Trennung von Ober- und Niederländern auf das strengste durchgeführt, da die Gefahr vorlag, daß namentlich im Durchgangshandel die Stadt durch das Zusammenarbeiten von Ober- und Niederländern Einbuße an Stapelgebühren und Akzisen erleiden konnte. Wirte, die hierbei behülflich waren, wurden mit 10 Mark bestraft [4].

Die fremden Kaufleute waren von dem Detailverkauf in den Tavernen der Wirte ausgeschlossen; im Übertretungsfall wurde dem Wirt das Beherbergungsrecht auf ein Jahr entzogen, außerdem hatte er noch 10 Mark Strafe zu zahlen [5]. Ebenso wie der Unterkäufer hatte der Wirt nach Beendigung des Kaufgeschäftes ein Recht auf eine Gratifikation seitens des Händlers; er erhielt nach jedem Geschäftsabschluß ein Maß Stichwein [6].

Dem Wirt war eine anständige Behandlung der fremden Händler zur Pflicht gemacht; beim Handel hatte er sich strenge im Rahmen seiner Befugnisse zu halten und sich aller eigenen Geschäfte zu enthalten; dahin gehören die Verbote des Geldausleihens, den Händlern entgegenzufahren und ihnen unter der Hand Aufträge zukommen zu lassen oder sie auf günstige Geschäfte hinzuweisen. Mit anderen Worten hatten sie sich um die Geschäfte der fremden Händler gar nicht zu kümmern; dagegen waren sie verpflichtet, für das bei ihnen eingelagerte Gut aufzukommen und dasselbe ungeschädigt für die Gäste aufzubewahren [7].

Wie aus dem Vorstehenden ersichtlich ist, besaßen die Wirte allerdings eine gewisse wirtschaftliche Macht über die Kaufleute, die zu Markt kamen; sie waren aber von diesen wieder insofern abhängig.

1) Stein a. a. O., Bd. II, Nr. 148, § 1; Nr. 114, XV, § 5.
2) Stein a. a. O., Bd. II, Nr. 148, § 4.
3) Stein a. a. O., Bd. II, Nr. 114, XV, § 9.
4) Stein a. a. O., Bd. II, Nr. 114, IX, § 6.
5) Stein a. a. O., Bd. II, Nr. 148, § 44.
6) Stein a. a. O., Bd. II, Nr. 148, § 147.
7) Stein a. a. O., Bd. II, Nr. 148, § 5.

als letztere ihre Tavernen frei wählen nnd die ihnen unbequemen Wirte geflissentlich meiden konnten. Vom Standpunkte des zunftmäßigen Gewerbebetriebes aus können die Maßregeln für den Verkehr zwischen Wirten und Gästen untereinander gerechtfertigt erscheinen, da sonst das ganze umständliche Abgabewesen der Stadt umgangen werden konnte.

Die andere Seite des Wirtsgewerbes betraf den Weinzapf oder den Weinausschank in Wirtshäusern. Die Tatsache, daß der Wein ein tägliches Genußmittel aller Bevölkerungsschichten bildete, läßt die große Verbreitung der Kneipen im alten Köln verstehen. Im Jahre 1441 wurden allein 248 Inhaber von Weinstuben gezählt, eine erstaunlich große Zahl, wenn man bedenkt, daß hierbei nur die wirklichen öffentlichen Wirtshäuser genannt sind, die zahlreichen Trinkstuben der Zünfte, Gilden und sonstigen Vereinigungen ganz abgerechnet. Diese große Verbreitung der Kneipen lag im wesentlichen an dem riesigen Fremdenverkehr [1]). Außer ihnen gab es periodische Weinstuben, die nur zur Zeit des Zapfes geöffnet waren und, wenn der Vorrat ausgeschenkt war, wieder geschlossen wurden.

Vorbedingung für die Erlaubnis zum Ausschank war dreijähriger Besitz des Bürgerrechts [2]). Außerdem mußte der Bewerber auf irgend ein städtisches Amt eingeschworen sein und einen Harnisch haben, d. h. in der städtischen Bürgerwehr eingereiht sein [3]). Beim Todesfall des Besitzers durfte die Witwe das Geschäft fortsetzen, doch nur während der Zeit ihrer Witwenschaft, bei einer Wiederverheiratung ging sie des Zapfrechts verlustig [4]).

Neben dem einzelnen Inhaber gab es auch Gesellschaften mit beliebig viel Teilnehmern; da es aber Vorschrift war, daß die Gesellschaften nur eine Taverne in der Stadt zur Zeit im Betrieb haben durften [5]), so war ihre Organisation die einer stillen Gesellschaft, indem die Teilhaber einen gemeinsamen Geschäftsführer einsetzen, der die Leitung der Tavernen versah, während sie sich auf die Hergabe des Kapitals und Kontrolle seiner Verwendung beschränkten. Eine Gesellschaft durfte aus Konkurrenzrücksichten nur einen Abgeordneten in die Weinschule entsenden, widrigenfalls sie außer 18 Mark Strafe auf 3 Monate von der Weinschule ausgeschlossen blieb und damit in ihrem Geschäftsgang

1) Ennen, Gesch. a. a. O., Bd. II, S. 604.
2) Stein a. a. O., Bd. II, Nr. 114, XVI, § 1.
3) Stein a. a. O., Bd. II. Nr. 148, § 169.
4) Stein a. a. O., Bd. II, Nr. 168, § 68.
5) Stein a. a. O., Bd. II, Nr. 114, XVI, § 4.

auf das höchste behindert wurde. Die genaueren Statuten einer solchen Gesellschaft — im vorliegenden Falle handelt es sich um eine offene Handelsgesellschaft in Aachen — enthält eine Urkunde aus dem Jahre 1360[1]); es waren im ganzen 3 Teilnehmer daran beteiligt, von denen 2 sich mit je 600, der dritte mit 200 Gulden zur Verfügung des Unternehmens hielten. Zum Ausgleich für die geringere Kapitalsbeteiligung stellte der letztere seinen Keller der Gesellschaft zur Verfügung. Ferner war die Errichtung einer Filiale in Kleve vorgesehen durch Mietung des dortigen Kellers. Endlich sollen alle Unternehmungen ausschließlich aus Mitteln der Gesellschaft bestritten und das in ihr angelegte Kapital nur für Weinhandel verwandt werden. Diese Form der Gesellschaft, die den einfacheren Grundlagen des mittelalterlichen Handels entsprach, mag auch in Köln in Anwendung gewesen sein.

Jeder Zapfer war verpflichtet, für seine Rechnung Weinzapf zu treiben; mehrere Tavernen zu gleicher Zeit offen zu halten oder für einen anderen, der das Zapfrecht nicht besaß, mitzuzapfen, war untersagt[2]). Der Wirt hatte zum Betriebe seiner Tavernen das sogenannte Weingesinde zu halten, das sich aus dem Kistensetzer, dem Weinschenk, dem Weinrufer auf der Straße und dem Jungen zusammensetzte. Das Weingesinde war eine obrigkeitliche Einrichtung und besaß Beamtencharakter; offiziell unterstand es der Weinschule, an die sich auch die Wirte bei der Mietung zu wenden hatten. Das Gesinde bekam von der Weinschule seine Stelle zugewiesen, der es die Aufgabe eines Postens sogleich am nächsten Tage mitzuteilen hatte[3]); die Dauer einer Stellung betrug mindestens ein Jahr[4]); der Betreffende mußte sich außerdem verpflichten, diese Stellung nicht heimlich zu verlassen und während seiner ganzen Dienstzeit dem Wirte den schuldigen Gehorsam entgegenzubringen. Heimliches Entfernen aus der Dienststellung oder offene Widersetzlichkeit gegen den Herrn wurde mit zwei- oder fünfjährigem Verlust der Befähigung bestraft, in irgend einem Zweige des Weinhandels während dieses Zeitraumes angestellt zu werden[5]).

Soweit war die Organisation des Weingesindes durch die Behörden zum Teil nach Gesichtspunkten geordnet, die noch heute die Grundlagen unserer Gesindevermietung bilden; die Weinschule

1) Loersch, Aachener Rechtsdenkmäler. S. 178.
2) Stein a. a. O., Nr. 114, XVI, § 5.
3) Stein a. a. O., Bd. II, Nr. 114, XVI. §. 16
4) Stein a. a. O., Bd. II, Nr. 148, § 93,
5) Stein a. a. O., Bd. II, Nr. 114, XVI, § 20.

deckt sich mit der Meldepolizei, die An- und Abmeldung des Gesindes zu überwachen hat. Beachtenswert ist ferner die Regelung der Kündigung und endlich die Aussperrung derjenigen, die sich Übertretungen hatten zu Schulden kommen lassen. Merkwürdig, und mit heutigen Ansichten schwer vereinbar, ist die Befugnis des Gesindes, die Handelstätigkeit ihrer Arbeitgeber im geheimen zu kontrollieren. Sie waren geradezu von der Behörde beauftragt und hatten, was vom sittlichen Standpunkte aus nicht unbedenklich erscheint, an den Erträgnissen, die der Stadt aus den Anzeigen über etwaige Übertretungen der Wirte zuflossen, einen rechtmäßigen Anteil. Im Tavernenbetrieb hatten sie namentlich darauf zu achten, daß der Verschank der Fässer ordnungsgemäß vor sich ging, d. h. daß der Wirt ein einmal angestochenes Faß auch bis zum Schluß ausschenkte[1]). Diese Maßregel mußte den Wirt um so härter treffen, als es leicht vorkommen konnte, daß der angezapfte Wein entweder nachträglich als schlecht befunden wurde und nicht den Beifall der Konsumenten fand, und daß dadurch der Ausschank endlos in die Länge gezogen werden konnte. Man kann annehmen, daß sich in den meisten Fällen zwischen Wirt und Personal eine gütliche Übereinkunft treffen ließ; denn am Ende war der Wirt doch der wirtschaftlich stärkere Teil, da ihm gegen mißliebige Personen das Mittel der Aussperrung zu Gebote stand. Alles in allem ist das System, Dienende und Kontrolleure in einer Person zu vereinigen, als verfehlt zu betrachten; auch im alten Köln hat es entschieden seinen Zweck nicht erreicht, da die Kölner Weinhandelschronik von Differenzen zwischen Wirten und Gesinden nichts zu berichten weiß. Vermutlich sah jeder Teil ein, daß er bei gegenseitigem Entgegenkommen am besten seine Rechnung fand.

Der Vertreter des Wirtes war der Kistensitzer. Er war sein Geschäftsführer und führte das ihm übergebene Schankgewerbe selbständig aus. Mindestens alle 14 Tage hatte er eine Abrechnung vorzulegen. Der Weinschule mußte er einen Bürgen für 200 Mark stellen[2]) und nahm in dieser Beziehung eine Sonderstellung unter dem übrigen Schankgesinde ein. Um das Interesse von dem Geschäft, dem er vorgesetzt war, nicht abzulenken, war ihm jeder eigene Weinhandel untersagt; gegebenen Falls wurde ihm die Erlaubnis, das Amt eines Kistensitzers zu bekleiden, auf drei Jahre entzogen[3]). Der Lohn richtete sich nach

1) Stein a. a. O., Bd. II, S. 165, § 17.
2) Stein a. a. O., Bd. II, Nr. 148, § 111.
3) Stein a. a. O., Bd. II, Nr. 148, § 96.

dem verzapften Quantum Wein und betrug für jedes ausgeschenkte Fuder zehn Schillinge[1]).

Das Füllen der Flaschen und die Bedienung der Gäste lag dem Weinschenken ob; hierbei durften nur rechtmäßig geeichte und gezeichnete Flaschen verwandt werden[2]). Wer ungeeichte Flaschen benutzte, mußte jedesmal 6 Schillinge Strafe zahlen, der Erlös fiel halb der Stadt, halb dem Angeber zu. Der gewerbsmäßige Fälscher von Eichzeichen wurde krumm geschlossen oder an den Pranger gestellt[3]).

Der „Junge" hatte nur niedere Hausarbeiten, wie die Reinigung der Taverne, zu verrichten. Das niedere Gesinde erhielt vom Wirte freie Kost, dazu der Weinzapfer 6 Schillinge, der Weinschenk 4 Schillinge, der Junge 18 Pfennige von jedem ausgeschenkten Fuder als Lohn. Gratifikationen, wie Extraspeise, von den Gästen anzunehmen, war untersagt[4]); ebenso Wein, den er scheinbar zum Essen gratis erhielt, abends mit nach Hause zu nehmen, um hierdurch dem heimlichen Eigenhandel vorzubeugen[5]).

Sobald ein Taverneninhaber die Erlaubnis zum Zapf erhalten hatte, mußte er vor seiner Tür einen sogenannten Maien, einen Kranz aus frischen Blättern oder einen Strohwisch aufhängen[6]). Zur Zeit durfte nur eine Weinsorte verzapft werden und auch nur zu dem von der Behörde festgesetzten Preis[7]); das Quart stellte sich für gewöhnlich auf 8 Pfennige bis 2 Schillinge[8]). Zur Anpreisung der Ware und damit Gäste herbeizulocken, stellten die Wirte den sogenannten Weinrufer an; dieser hatte sich vor der Tür des Wirtes aufzuhalten und Namen des Wirtes und des ausgeschenkten Weines auszurufen. Die Weinrufer durften sich nur vor der Tür ihres Brotherrn aufhalten und nicht für andere Wirte mitausrufen[9]). In anderen Städten zogen sie herum und verdangen sich in den Wirtschaften, wo sie sich gerade aufhielten, zum Ausrufen des Weines, der dem jeweiligen Wirt, in dessen Taverne sie sich gerade befanden, gehörte. Im Sommer durfte nicht vor 7 Uhr morgens mit Ausrufen begonnen werden; im Übertretungsfall war der Schenk, vor dessen Türe es geschah, mit 1 Gulden haft-

1) Stein a. a. O., Bd. II, Nr. 148, § 85.
2) Stein a. a. O., Bd. II, Nr. 114, § 10.
3) Stein a. a. O., Bd. II, Nr. 29.
4) Stein a. a. O., Bd. II, Nr. 114, § 3.
5) Stein a. a. O., Bd. II, Nr. 148, § 86.
6) Stein a. a. O., Bd. II, Nr. 114, XVI, § 7.
7) Stein a. a. O., Bd. II, Nr. 114, XVI, § 8.
8) Ennen, Gesch. a. a. O., Bd. II, S. 604.
9) Stein a. a. O., Bd. II, Nr. 148, § 90.

bar [1]). Der Weinrufer wurde vom Wirte beköstigt und erhielt für jedes ausgeschenkte Fuder 6 Schillinge [2]). Jede Vermittlung im Weingeschäfte und Annahme von Geschenken war ihnen verboten. Natürlich war es für den Wirt von Wichtigkeit, das Amt des Weinrufers in guten Händen zu wissen, da von ihrer Geschicklichkeit und Gewandtheit der Besuch der Tavernen im wesentlichen abhing.

Das Leben in den Tavernen selbst war von der Behörde relativ freigelassen; wenigstens für Köln lassen sich Bestimmungen dieser Art nicht nachweisen, etwa wann der Wirt sein Lokal zu schließen, was für Speisen er verabreichen durfte, oder wie sich die Gäste zu betragen hatten. In dieser Beziehung scheint der rheinischen natürlichen Ungebundenheit manche Konzession gelassen zu sein.

Ein wichtiges Kapitel im Kölner Weinhandel bildet die Organisation der Weinsteuern und Abgaben. Sowohl die Weineinfuhr wie auch der Weinzapf wurden von mehreren Steuern getroffen: die Weineinfuhr von dem Rutenpfennig und der Weineinfuhrakzise, der Weinzapf von einer Weinzapfakzise. Da im Mittelalter allgemein die städtischen Einnahmen aus Ertragssteuern gezogen wurden, so ist es natürlich, daß die Stadt ihren ausgedehnten Weinhandel und Weinzapf zur Grundlage ihres ganzen Steuersystems machte; kein anderer Gewerbezweig wurde nach so viel verschiedenen Richtungen und so detailliert zur Besteuerung herangezogen wie Weinhandel und Zapf.

Ursprünglich war dem Erzbischof die Erhebung einer Weinsteuer vom Kaiser verliehen. Im Jahre 1258 erhob indes auch die Stadt eine Steuer, wodurch sie in Konflikt mit dem Klerus kam. Dieser endigte damit, daß die Stadt dem Klerus das Erhebungsrecht entzog. Um das Jahr 1370 hatte sich das Steuersystem des Weinhandels und Zapfes ungefähr so herausgebildet, wie es während des Mittelalters gehandhabt wurde [3]).

Der sogenannte Rutenpfennig wurde beim Messen des Weines durch die Visierer erhoben und führte seinen Namen nach den Ruten der Visierer. Er war eine Gebühr, die derjenige zu entrichten hatte, der den Dienst eines Visierers in Anspruch nahm und da jeder importierte Wein mit städtischen Ruten gemessen werden mußte, eine Zwangsgebühr für die Annehmlichkeit eines garantiert richtigen Maßes.

1) Stein a. a. O., Bd. II, Nr. 114, XVI, § 7.

2) Stein a. a. O., Bd. II, Nr. 148, § 86.

3) Richard Knipping, Die Kölner Stadtrechnungen des Mittelalters, Bd. I, S. XLIII.

Nach erfolgter Messung wurde der Wein mit einer die Quantität angebenden Marke versehen.

Der Rutenpfennig wird zum ersten Male im Jahre 1309[1]) eingeführt. In diesem Jahre hatten fünf Kölner Bürger den Rutenpfennig vom Rate für sieben Mark wöchentlich auf zwei Jahre gepachtet. Der Gebührensatz betrug zwei Denarien von jedem Stückfaß. Für die rechtzeitige Ablieferung der Summe stellte jeder Pächter der Rentkammer zwei Bürgen, die im Falle der Nichtzahlung seitens der Pächter in Schuldhaft genommen werden konnten[2]). Mit der Ausbreitung des Weinhandels stieg die Höhe der Pachtsumme und gleichzeitig trat in den Gebührensätzen eine Differenzierung ein. Eine Ordinanz des Rates vom Jahre 1400 bestimmt, daß man von jedem Stück Wein bis zu $2^1/_2$ Ohm weniger 6 Viertel ein Solidus, darüber hinaus zwei Solidi nehmen soll; von jedem kleinen Faß 12 Pfennige[3]). Im Jahre 1390 wurde der Rutenpfennig an drei Bürger wöchentlich für 59 Mark unter gleichen Bedingungen wie 1309 verpachtet[4]); im Jahre 1415 an einen Bürger für 58 Mark, im Jahre 1447 an zwei Bürger für 44 Mark[5]). Der Ertrag für die Stadtkasse war sehr bedeutend; z. B. 1379 brachte der Rutenpfennig eine Einnahme von 3946 Mark 5 Schillingen[6]). Als Oberaufsicht über die Pächter hatte die Stadt die Rentmeister gesetzt, die die Steuervorschriften zu überwachen und die Strafgelder einzuziehen hatten.

Dem Rutenpfennig ähnliche Gebühren waren das Kranengeld und der Bestadepfennig. Das erstere wurde für das Emporwinden der Waren aus dem Schiffe erhoben und war nach der ältesten erhaltenen Ordnung aus den 70er Jahren des 14. Jahrhunderts angesetzt wie folgt[7]): für ein Stück Wein von 1—3 Ohm 1 S., 4—7 Ohm 2 S., 8—10 Ohm 3 S., für ein Ohm oder für eine Tonne 8 Denarien.

Der „Stadepennick" stellte ursprünglich den Lohn für die Hülfeleistung der Ladeknechte beim Aufladen der Güter auf die Wagen dar, erweiterte sich jedoch später zu einer Exportsteuer und bildete eine Kontrolle über die ausgeführten Waren. Kölner Bürger waren von der Zahlung des Stadepennicks befreit; sie genossen sozusagen

1) Ennen, Quellen, a. a. O., Bd. III, Nr. 572.
2) Knipping a. a. O., Bd. I, S. XLV.
3) Stein a. a. O., Bd. II, S. 107, V.
4) Ennen, Quellen, a. a. O., Bd. VI, Nr. 1.
5) Stein a. a. O., Bd. II, S. 107, Anmerk. 1.
6) Beiträge zur Gesch. v. Köln (Festschrift) S. 154 ff.
7) Knipping a. a. O., Bd. I, S. LX.

eine Exportprämie: ebenso die Geistlichkeit und der Herzog von Jülich und seine Ritter; diese aber nur für Trankweine[1]. — Die Akzisesätze betrugen im 14. Jahrhundert für einen Wagen 6 Schillinge, für eine Karre 4 Schillinge[2]: für eine einspännige Karre 2 Schillinge. Von einer Karre, die mit Wein von 3 Ohm geladen war, wurden 2 Schillinge erhoben, von 1 Ohm 8 Pfennige, von 1 Tonne 6 Pfennige[3].

Von großer Bedeutung war die Weineinfuhrakzise. Sie wird vor dem Jahre 1370 nicht erwähnt, bis dahin gab es nur eine Weinzapfakzise; im Jahre 1370 wurde sie gegen die Aristokratie, die Vertreterin des Weingroßhandels, eingeführt, dann wieder abgeschafft und 1376 infolge finanzieller Schwierigkeiten der Stadt von der Aristokratie selbst wieder eingeführt[4]. Obgleich sie anfangs nur so lange erhoben werden sollte, bis die Finanzlage der Stadt sich gebessert hätte, wurde sie späterhin doch beibehalten und bildete von 1394 an die wichtigste Einnahme der Stadt. Die Weineinfuhrakzise wurde nur von Bürgern erhoben, nicht von Fremden. Da aber in Köln bei jedem Weinhandel Bürger als Unterkäufer fungierten, so wurde tatsächlich jeder eingeführte Wein von der Akzise getroffen, es sei denn, daß die Waren eines fremden Kaufmanns unverkauft blieben und die Stadt wieder verließen. Zuwiderhandlungen wurden aus fiskalischem Interesse sehr strenge geahndet; es stand darauf Verbannung auf ein Jahr und, wenn der Betreffende vor der abgelaufenen Zeit in die Stadt zurückkehrte, eine einjährige Haft in einem städtischen Turm.

Im Anfang des 15. Jahrhunderts wurde die Akzise auf den Wein in Anwendung gebracht, den Bürger zu Lande oder zu Wasser an der Stadt vorbeiführten[5]; diese Maßregel war dem Bestreben entsprungen, Köln im weitesten Umkreis zur Zentrale des ganzen niederrheinischen Weinhandels zu machen. Wie weit dieser Einfluß ging, beweist die Tatsache, daß im Jahre 1478 drei Kölner Kaufleute ihren Wein, den sie von der Mosel nach Brabant verfrachten wollten, der Kölner Weinimportakzise unterwerfen mußten[6]. Der innerhalb Kölns gewachsene Wein blieb abgabefrei; ebenso der Wein von Weinbergen, die zur

1) Stein a. a. O., Bd. II, S. 112, § 3. Knipping a. a. O., Bd. I, S. LXI.
2) Knipping a. a. O., Bd. I, S. LXII; Stein a. a. O., Bd. II, S. 112, § 2.
3) Stein a. a. O., Bd. II, Nr. 62, § 27.
4) Knipping a. a. O., Bd. I, S. XLV.
5) Stein a. a. O., Bd. II, Nr. 90.
6) Knipping a. a. O., Bd. I, S. XLVI.

Stadt gehörten, wenn sie auch jenseits der Stadtgrenze gelegen waren [1]).

Der Gang der Erhebung war folgender: Aller Wein vom Rhein her konnte nur durch das Salzgassentor in die Stadt gebracht werden: hier hatte der Akziseneinnehmer seinen Stand. Dieser gab dem passierenden Händler ein Zeichen, worauf wahrscheinlich Zahl und Größe der Fässer und der zu bezahlende Betrag der Akzise vermerkt waren [2]). Daneben führte er ein Buch, in das er dieselben Eintragungen zu machen hatte, und das er Samstags auf der Rentkammer abzuliefern hatte. Nach dem Buche wurden sodann die einzelnen Akzisepflichtigen herangezogen. Wie erwähnt, hatten die Wirte und Unterkäufer von der Vermittelung eines jeden Weingeschäftes der Rentkammer Anzeige zu machen. Anfangs genügte diese Art der Erhebung, als aber der Weinhandel mehr und mehr zunahm, zeigten sich Mängel durch die große Zahl von Unterschleifen. Es wurden darum mannigfache Reformen und Kontrollmaßregeln getroffen, bis am Ende des 15. Jahrhunderts die Steuer folgendermaßen gehandhabt wurde: Wenn der Wein aus dem Schiff durch die Kranen ausgeladen oder sonst an Land gebracht war, mußte der Kranenmeister ein Verzeichnis aufstellen über die Stückzahl, Größe und Eigentümer der Fässer: dieses Verzeichnis gab er jeden Abend dem Akziseeinnehmer am Salzgassentor [3]).

Im Jahre 1487 wurden von der Stadt vier sogenannte Beseher angestellt, von denen jedem ein bestimmter Stadtteil zugewiesen war. Diese hatten in den Kellern der Bürger herumzugehen und die Quantität Wein, die jeder Bürger im Keller hatte, genau festzustellen; sie hatten über das Ergebnis ihrer Kontrolle genau Buch zu führen. Der Akziseeinnehmer durfte erst dann dem Wein importierenden Kaufmann ein Weinzeichen geben, wenn er von dem betreffenden Beseher, in dessen Bezirk der Wein eingelagert werden sollte, einen Schein mit der Angabe erhalten hatte, wieviel Wein der importierende Bürger schon bei sich lagern habe [4]). Sie hatten sich dann am Tage darauf in den Keller dieses Bürgers zu begeben und eine Aufstellung zu machen [5]). Auf diese Weise konnte sich die Rentkammer jederzeit über das Quantum Wein, das bei einem Bürger lagerte, vergewissern.

1) Stein a. a. O., Bd. II, S. 141.
2) Stein a. a. O., Bd. II, S. 107, VI.
3) Stein a. a. O., Bd. II, S. 459, § 5 a.
4) Stein a. a. O., Bd. II, S. 627, § 5.
5) Stein a. a. O., Bd. II, S. 628, § 6.

Wenn Weine zu Schiff exportiert werden sollten, so notierte der Beseher die Stückzahl und Inhalt und gab dem Bürger hierüber ein Zeichen. Dieser hatte es dem Akziseeinnehmer zu bringen, der darüber in seinem Buche die nötige Eintragung machte, auf die Rückseite noch ein besonderes Vermerk druckte und es an den Kranenmeister weitergab. Jeden Samstag hatte der letztere die eingegangenen Zeichen auf die Rentkammer zu bringen [1]). Wurde der Wein zu Lande exportiert, so gab der Akziseeinnehmer das Zeichen nicht an den Kranenmeister, sondern an den Bestader, der den Kranenmeister am Lande vertrat, der alsdann dem Fuhrmann einen Erlaubnisschein zum Export auszustellen [2]) hatte. Über die Höhe der Weineinfuhrakzise sind Angaben erst aus dem Jahre 1384 bekannt; sie betrug 8 Schillinge für jedes Fuder. Im Laufe der Zeit war sie mehrfachen Schwankungen unterworfen.

Die andere große Einnahmequelle der Stadt war der Ertrag der Weinzapfakzise. Sie wird schon im Jahre 1206 und 1240 erwähnt [3]) und gehört damit zu den ältesten indirekten Steuern Kölns. Dann kommt sie erst wieder in einer Verordnung des Rates von 1363 vor. Nach ihr wurde jeder Bürger dazu angehalten, bei Strafe einer vierjährigen Verbannung von jedem Fuder das als Akzise zu zahlen, was ein Viertel von der verzapften Quantität Wein Geldeswert habe [4]). In den folgenden Jahren wird die Erhebung bisweilen eingestellt, bisweilen erscheint sie zusammen mit der Weineinfuhrakzise, z. B. von 1392 bis 1394. Erst im Jahre 1417 wurde sie zu einer dauernden Einrichtung, aber nicht ohne schweren Widerstand seitens der Bürgerschaft, die sich durch die Höhe der Akzise in hohem Maße bedrückt fühlte [5]).

Im Jahre 1443 wurde der Nachfüllewein oder wie er genannt wurde, der weiße vullewijn [6]), zur Besteuerung herangezogen; seit 1476 auch der Haustrunk oder der sogenannte „drankwin“ [7]); jeder Bürger hatte danach von jedem Fuder Wein, das er in Gestalt des „drankwin“ zu Hause hatte, 8 Mark, jeder Wirt dagegen 16 Mark Zapfakzise zu geben.

Auf Grund einer Ordinanz von 1401 wurde die Erhebung der Weinzapfakzise folgendermaßen gehandhabt [8]): Jeder Bürger, der zu

1) Stein a. a. O., Bd. II, S. 628, § 10.
2) Stein a. a. O., Bd. II, S. 628, § 9.
3) Knipping a. a. O., S. XLVII.
4) Stein a. a. O., Bd. II, Nr. 40.
5) Stein a. a. O., Bd. II, S. 224, Anmerk.
6) Stein a. a. O., S. 304. Knipping a. a. O., Bd. I, S. XLXIII.
7) Stein a. a. O., Bd. II, Nr. 383, § 11 und § 12.
8) Stein a. a. O., Bd. II, S. 304; Bd. II, Nr. 89.

zapfen gesonnen war, hatte sich durch die Weinschule das dazu nötige Gesinde zu mieten und auf dem Rathaus ein Zeichen zu holen [1]). Nach dem Zapf brachte er das Zeichen zurück und zahlte auf der Rentkammer die Akzise. Zur Kontrolle des Zapfes war ein Beseher angestellt; dieser hatte in den einzelnen Kellern herumzugehen und darauf zu achten, daß niemand ohne ein Zeichen oder den vorschriftsmäßigen „Maien" über seiner Tür den Zapf ausführte; wer ohne eines dieser Zeichen zapfte, verfiel jedesmal in eine Strafe von 18 Mark [2]). Wenn ein Zapfer seinen Zapf früher als am Zahltag der Freitagskammer, der Kasse, die die Zapfakzise anzunehmen hatte, beendigt hatte und dann sofort neues Gesinde für einen neuen Zapf mieten wollte, so mußte er den Rheinmeistern schwören, am folgenden Freitag seine rückständige Akzise zu entrichten. Wenn ein Zapf aber länger als drei Monate dauerte, so hatte eine Teilzahlung der Akzise zu erfolgen, und zwar am Ende eines jeden dritten Monats [3]).

Auch bei dieser Akzise machten sich bei zunehmender Ausdehnung des Weinhandels Erweiterungen der Kontrollmaßregeln notwendig. Im Jahre 1471 gibt es drei Beseher [4]), im Jahre 1476 sogar vier [5]), später gehen sie auf zwei herunter, um 1487 wieder auf vier gebracht zu werden. Den Besehern waren ebenfalls bestimmte Bezirke zugewiesen, die sie täglich abzugehen hatten. Die Akzise wurde nur monatlich entrichtet, und die Rheinmeister durften einem Zapfer nicht eher neues Gesinde vermieten, als bis er seine Akziseschuld vom letzten Zapf beglichen hatte [6]).

Im Gegensatz zur Weineinfuhrakzise richtete sich die Weinzapfakzise nach der Qualität, nicht nach der Quantität des Weines. Es wurde von jedem Fuder der Geldwert von vier Vierteln der betreffenden Sorte erhoben [7]); in einzelnen Jahren auch von einem Ohm [8]). Seit 1425 wurde die Akzise auf sechs Viertel für jedes Fuder ermäßigt [9]); im Jahre 1481 sogar auf zwei Viertel vom Ohm als Folge des erwähnten Bürgeraufstandes [10]).

1) Stein a. a. O., Bd. II, Nr. 89, § 7.
2) Stein a. a. O., Bd. II, Nr. 89, § 8.
3) Stein a. a. O., Bd. II, Nr. 247.
4) Stein a. a. O., Bd. II, Nr. 320.
5) Stein a. a. O., Bd. II, Nr. 383.
6) Stein a. a. O., Bd. II, Nr. 383, § 6.
7) Stein a. a. O., Bd. II, Nr. 40.
8) Knipping a. a. O., S. XLVIII.
9) Stein a. a. O., Bd. II, Nr. 145, § 1.
10) Stein a. a. O., Bd. II, Nr. 261, § 8.

Die angegebenen Steuersätze fanden nur auf Rhein- und Moselweine Anwendung; Weine aus Frankreich und die heißen Südweine Spaniens wurden nach ihrer Qualität höher besteuert. Hierbei kommen hauptsächlich der Romanie und Malvasier in Betracht, daneben Claret, Bastert und Muskateller. In den Einfuhrverzeichnissen gehören die Südweine zu den sogenannten Drugwaren oder trockenen Waren: nach heutigen Begriffen zu den Kolonialwaren. Die Steuer war auf diese niedriger als auf Weine, weswegen zahlreiche Steuerhinterziehungen in Gestalt von täuschenden Verpackungen versucht wurden[1]).

2. In den außerhansischen Produktionsgebieten: Straßburg, Nürnberg, Ulm.

Im außerhansischen Produktionsgebiete des südlichen Deutschlands kommen als Mittelpunkte der Weinkulturen drei Städte in Betracht: Straßburg, Nürnberg und Ulm. Von diesen drei Städten war jede das Zentrum der Produktion einer bestimmten Weinart, und zwar Straßburg für die elsässer, Ulm für die schwäbischen und Nürnberg für die Frankenweine. Eine Gesamtbetrachtung wenigstens der Organisation des städtischen Weinhandels ist insofern gerechtfertigt, als dieselbe in allen drei Städten naturgemäß verwandte Züge trägt und die ungenauen urkundlichen Angaben über Einzelheiten der Organisation in der einen Stadt durch Ergänzungen aus dem Urkundenmaterial aus der anderen Stadt in willkommener Weise klargestellt werden können.

Für Straßburg war durch seine geographische Lage die Benutzung des Rheines zum Transport seiner Weinerzeugnisse vorgeschrieben; elsässer Weine gelangten auf diese Weise über Köln nach Flandern und England. Während der Handel Straßburgs sich vorzugsweise in einer Richtung bewegte, ist Nürnberg, die Stadt mit ausgesprochenem Zwischenhandel, der, und mit ihm der Weinhandel, seinen Weg nach allen Richtungen strahlenförmig nahm. Für Deutschland war Nürnberg das Bindeglied im Welthandel zwischen dem Orient, Italien einerseits und dem Norden und den Städten des hansischen Bundes andererseits. Die Entwicklung des Nürnberger Handels beginnt mit dem Ende des 13. Jahrhunderts. Schon jetzt ist die strahlenförmige Ausbreitung seines Handels an den zahlreichen Zoll-

1) Knipping a. a. O., Bd. I, S. XLIX.

abschlüssen erkennbar, die es mit den verschiedensten Ländern vollzog: Ungarn, Italien, der Schweiz und den Niederlanden. Sie alle traten in ein festes Handelsverhältnis mit der Nürnberger Metropole[1]). Nürnberg konnte jetzt seine Kraft dem Ausbau seiner Handelsbeziehungen im weiteren Sinne widmen; im 15. Jahrhundert gesellte sich Frankreich und Portugal obigen Ländern hinzu[2]). Der italienische Handel blühte mächtig auf; Nürnberger Kaufleute besorgten die Verfrachtung von Leder, Öl und Wein aus Italien nach Mitteldeutschland, wo die Leipziger, Erfurter und Breslauer Messen den weiteren Vertrieb nach Norddeutschland übernahmen[3]).

Wichtig und kennzeichnend für diese Epoche sind die vermehrten Handelsbeziehungen zwischen Nürnberg und der deutschen Hanse. Das Bindeglied des hansisch-nürnbergischen Handels bildete Erfurt[4]). Es war der Mittelpunkt für die Güter, die von den Seestädten nach Nürnberg, Augsburg und Italien, und dann von Leipzig nach dem Rhein, Frankfurt am Main und den Niederlanden versandt wurden[5]). Ein nicht unbedeutender Handelsartikel war der Wein; er gehörte einem der wenigen Handelszweige an, die sich in Nürnberg und Erfurt auf ihren Wegen kreuzten: von Süden kamen die italienischen, von Norden durch die Hansen die französischen Weine. Letztere nahmen meistenteils ihren Weg über Lüneburg, Erfurt nach Frankfurt und Nürnberg.

Während von Straßburg aus der Weinhandel in nordwestlicher Richtung, in Nürnberg von Norden nach Süden und umgekehrt ging, wandte er sich von Ulm aus, dem Laufe der Donau folgend, dem Osten zu. Da in Ulm und den benachbarten schwäbischen Gauen die Eigenproduktion blühte, spielte der Handel mit einheimischen Weinen naturgemäß die hervorragendste Rolle.

Der Weinhandel Schwabens läßt sich in seinen Anfängen bis ins 9. Jahrhundert zurückverfolgen[6]) und erreichte seinen Höhepunkt gleichzeitig mit der Blüte der deutschen Hanse. Zu einer Zeit, als die beiden großen Wirtschaftszentren des Mittelalters, die Städte im Hansebund im Norden und die oberdeutschen Städte mit ihren unerschöpf-

---

1) **Roth**, Geschichte des Nürnberger Handels 1800, 1. Teil, S. 24 ff.
2) **Roth** a. a. O., S. 109.
3) **Roth** a. a. O., S. 111.
4) **Roth** a. a. O., S. 105.
5) v. **Dalberg**, Beiträge zur Gesch. d. Erfurter Handlung, S. 7.
6) **Nübling**, Ulms Weinhandel im Mittelalter, S. 1.

lichen Hilfsquellen und dem Reichtum ihrer Großkaufmannsfamilien im Süden, vermöge der ihnen innewohnenden Macht den deutschen Handel im gegenseitigen Austausch zu einer Höhe emporführten, die er erst in unserer Zeit wiedererlangt hat. Ein lebhafterer Handelsverkehr mit Wein entwickelte sich in Ulm im 13. Jahrhundert[1]). Die Weinzufuhr erfolgte größtenteils aus zwei Richtungen, aus dem Südwesten und aus dem Süden. Aus Südwesten kamen die Weine aus dem engeren Schwabenlande, aus dem Neckartal, dem Rheintal und dem Elsaß auf der Straße, die aus den Niederlanden durch das Rheintal über Eßlingen und Geislingen nach Ulm führte Diese Straße war gleichzeitig die älteste Poststraße Deutschlands[2]). In Geislingen und in Eßlingen waren Zollstationen, oder Zentralen der einheimischen Weinproduktion. Da Geislingen zur Ulmischen Herrschaft gehörte[3]), so flossen die Erträge aus dem Zoll, die recht bedeutend waren, Ulm zu. Es sind genaue Angaben über den Geislinger Zoll erhalten, die gleichzeitig den großen Anteil, den der Wein an dem verzollten Durchgangsgut hatte, zur Genüge klar legen[4]). Für jedes Pferd an einem Weingespann war ein Schilling zu hinterlegen; im 14. Jahrhundert genoß Ulm ebenfalls die Zolleinnahmen aus den kleinen Orten seiner Umgebung, wie Heidenheim, Hohenmemmingen, Natten, Izelberg und Machtolsheim[5]).

Für die Weine des Neckartals war Eßlingen der größte und bedeutendste Handelsplatz[6]). Ein Seitental des Neckar, das Remstal, führte seine Weine über Heidesheim an die Donau; in Heidesheim gabelte sich der Weg nach Nördlingen, Bopfingen, Dinkelsbühl im Norden, und nach Aalen und Ellwangen im Nordosten[7]). Diese Straßen, die lediglich nur für den lokalen schwäbischen Verkehr in Betracht kommen, geben ein treffliches Bild von der außerordentlich entwickelten Handelstätigkeit des Schwabenlandes.

In Ulm mündeten die Straßen, die von auswärts die Waren heranführten; von Weinen stand neben den einheimischen Sorten der Rheinwein in hohem Ansehen. Der Weg, den der Rheinwein zurücklegte, ging von Cannstatt über Eßlingen, Göppingen nach Ulm; in

1) **Nübling** a. a. O., S. 9.
2) **Pfaff**, Geschichte Eslingens, S. 216.
3) **Nübling** a. a. O., S. 10.
4) **Jäger**, Ulms Verfassungsleben, S. 374.
5) **Jäger** a. a. O., S. 372.
6) **Pfaff** a. a. O., S. 216.
7) **Nübling** a. a. O., S. 11.

Cannstatt mündete die Straße von Heidelberg über Heilbronn und von Speyer über Brackenheim. Die Straße über Heilbronn ward am meisten befahren, sie diente meist als Weg zur Frankfurter Messe [1]).

Für die Weine Tirols endlich, die in den Ulmer Urkunden viel erwähnt werden, ist ein genauer Weg nicht festzustellen.

Die Ausfuhr der in Ulm vertriebenen Weine nahm größtenteils die Richtung nach den Donauländern; an der Donau waren die bedeutendsten Handelsplätze Ingolstadt und mehr noch Regensburg: letzteres trieb einen regen Weinhandel über München nach Tirol und dem Süden [2]). Auf der Donau führte der Handel Wein von Ulm, Ingolstadt und Regensburg nach Ungarn, der Walachei bis nach Bulgarien und der Türkei.

Endlich erscheinen auch Frankenweine aus den Tälern des Main und der Tauber auf den Ulmer Markt; doch nahmen sie nie die Bedeutung wie die einheimischen Sorten für sich in Anspruch.

Bei der Bedeutung, welche der Weinhandel für alle drei Städte besaß, war der Rat jeder einzelnen schon frühzeitig darauf bedacht, den Handel und Verkehr, sowie den Zapf und den Verkauf in der Stadt durch Vorschriften und Verordnungen in eine feste Organisation zu bringen. Der Mittelpunkt des städtischen Weinverkehrs bildete naturgemäß der Weinmarkt. Über seine Entstehung ist nichts Genaues überliefert; in einer Urkunde von 1424 wird der Ulmer Markt [3]) als eine schon lange bestehende Einrichtung bezeichnet. Spätestens muß seine Entstehung in die Zeit der allgemeinen Entwicklung des Ulmer Handels verlegt werden, also ungefähr an das Ende des 12. Jahrhunderts. Da für die wirtschaftliche Entwicklung der oberdeutschen Städte nahezu die gleichen Faktoren maßgebend gewesen sind, so ist diese Zeit auch für die Einrichtung des Nürnberger und Straßburger Weinhandels anzunehmen.

Aller Wein, der in die Stadt gebracht wurde, mußte auf den Weinmarkt geführt und dort niedergelegt werden [4]). Je nach der Richtung, aus der der Wein kam, wurde ihm ein Platz angewiesen. Die Straßburger Weinsticherordnung von 1463 bestimmte [5]), daß alle Weine, die von der Zorn her, also aus westlicher Richtung, herangeführt

1) Jäger a. a. O., S. 716.
2) Nübling a. a. O., S. 12.
3) Nübling a. a. O., S. 22.
4) Nübling a. a. O., S. 22; Baader, Nürnberger Polizeiverordnungen, S. 202.
5) Brucker, Zunft und Polizeiverordnungen Straßburgs, S. 525.

werden, auf der Seite des Marktes abgeladen werden, auf der das Haus von Ottomar Frankenheim lag. Daneben entschieden auch die Quantitäten über den Ort der Niederlegung; in Straßburg hatten die halben Fuder und Vierlinge ihren Platz bei der sogenannten Elendenherberge, einer für die Unterkunft armer Reisender gestifteten, am Weinmarkt gelegenen Anstalt.

Wenn Bürger selbstgezogenen Wein an die Stadt brachten, so mußten sie vor dem Abladen erst das Ungeld entrichten; den fremden Kaufleuten war dagegen das sofortige Abladen erlaubt, vorausgesetzt, daß sie auf die Einlagerung im Keller verzichteten [1]). Diese allgemeinen Vorschriften gelten für Straßburg und Ulm. Wenn jeder Händler, einheimischer wie fremder, gehalten war, seinen Wein auf den Weinmarkt zu führen, wobei es gleichgültig war, ob es sein eigenes Gewächs war, oder ob er ihn eingekauft hatte, so ging man dabei von der richtigen Voraussetzung aus, daß der Stadt ein großer Ausfall an Zöllen und Torabgaben erwachsen würde, wenn den Weinbauern oder Wirten gestattet sein würde, ihren Wein auf dem Lande ein- oder zu verkaufen. In Straßburg [2]) ließ sich der Rat auch noch außerdem von der Erwägung leiten, daß, wer einmal in die Stadt zum Einkauf gekommen sei, auch geneigt wäre, zu Nutz und Frommen der Straßburger Bürger Einkäufe anderer Art zu besorgen. In Nürnberg waren allerdings Weine, die ausdrücklich als Durchfuhrgut bezeichnet waren, von der Lagerung auf dem Weinmarkt ausgeschlossen; Ausnahmen konnte der Ungelter insofern machen, als er den Kaufleuten nach vorausgegangener Anzeige das Niederlegen des Weines auf dem Weinmarkt erlauben durfte [3]).

Hierbei spielte wohl der Umstand mit, daß die Stadt fürchtete, an den Einnahmen des Ungelds und anderen Abgaben zu verlieren, wenn Käufer den als Durchgangsware bezeichneten Wein nicht kaufen konnten, sondern warten mußten, bis derselbe die Stadt wieder verlassen hatte. Zuwiderhandlungen wurden mit dem doppelten Ersatz des Ungelds bestraft. Wenn der Wein unverkauft geblieben war, so durfte er nicht vom Markte fortgeschafft werden [4]), sondern mußte dort bis zum nächsten Verkaufstag lagern, da dieses Verfahren leicht zu einer unlauteren Konkurrenz führen konnte; der Übertreter hatte das Ungeld zu ersetzen und für jeden Eimer fortgeschafften Weines

1) Baader a. a. O., S. 203.
2) Brucker a. a. O., S. 554.
3) Baader a. a. O., S. 243.
4) Baader a. a. O., S. 242.

ein Pfund neuer Heller Strafe zu zahlen. Demjenigen, der beim Um- und Abladen der unverkauft gebliebenen Weine behilflich war, war das Betreten der Stadt in einem Umkreise von drei Meilen auf zwei Jahre verboten.

Zur Aufrechterhaltung der Ordnung auf dem Markt und zur Sicherung des aufgestapelten Weines gegen Diebstahl waren von der Stadt Wächter angestellt, die in einem auf dem Markte befindlichen Hause ihres Amtes zu walten hatten. In Straßburg hieß dieses Haus, in dem drei Knechte von 3 Uhr morgens an ununterbrochen anwesend zu sein hatten, um von dort aus das An- und Abfahren der Weintransporte kontrollieren zu können und das Wegfahren unverzollten Weines zu verhindern, der Pfennigturm[1]); in Ulm befand sich auf dem Markte eine Wächterbude[2]), in der ein Wächter die Nacht verbrachte. Er hatte jede Stunde einen Rundgang zu unternehmen und sich von dem guten Zustand der ihm anvertrauten Fässer zu überzeugen. Bezahlt wurde er von den Wagenleuten, und zwar erhielt er 3 Heller für jeden Wagen. Für Nürnberg finden sich solche Aufseher in den Urkunden nur angedeutet. Der Markt selbst beschränkte sich nur auf bestimmte Tage der Woche, in Ulm auf den Samstag; doch durften die Fässer schon am Freitag herangefahren werden und in der Nacht von Freitag auf Sonnabend auf dem Markte lagern[3]). Die Zeit der Eröffnung des Marktes richtete sich nach der Jahreszeit; im Sommer um 7 Uhr, im Winter um 8 Uhr morges[4]). Mit Beginn des Marktes wurde ein Fähnchen aufgezogen[5]), und solange dieses Fähnchen wehte, wurden alle Vergehen auf dem Weinmarkt doppelt bestraft. In Ulm war von Michaelis bis Ostern nach 5 Uhr abends und von Ostern bis Michaelis nach 8 Uhr abends jeder Verkehr auf dem Weinmarkt ohne brennendes Licht verboten. Zuwiderhandelnde wurden als Diebe angesehen. Der Schluß des Marktes hing scheinbar von den Käufern ab und konnte wohl nach der obigen Vorschrift über den Gebrauch von Licht bis zur Polizeistunde ausgedehnt werden. Es ist anzunehmen, daß sich das Hauptgeschäft bis mittags abgewickelt hatte, denn in Straßburg mußte für alle Geschäfte, die nach 12 Uhr mittags abgeschlossen wurden[6]), eine besondere Erlaubnis eingeholt werden.

1) Brucker a. a. O., S. 525.
2) Nübling a. a. O., S. 23.
3) Nübling a. a. O. S. 22.
4) Brucker a. a. O., S. 587; Nübling a. a. O., S. 23.
5) Nübling a. a. O., S. 23.
6) Brucker a. a. O., S. 541.

Um die Zentralisierung des Handels auf dem Weinmarkt wirksam zu gestalten, — jeder, der seinen Wein nicht hier einkaufte, verfiel in eine Strafe von 5 Pfund und wurde noch auf ein Jahr aus der Stadt verbannt — schenkte der Rat der rechtmäßigen Abwicklung der Geschäfte große Aufmerksamkeit. In Straßburg wurden alle Personen, die nur in dem Verdacht standen, den Weinhandel wucherisch auszubeuten, vom Markte ferngehalten; dagegen stand ihnen der Verkauf in eigenen Kellern auf das Risiko der Käufer hin frei. Wenn Wein unverkauft blieb, so durften sie ihn erst nach 14 Tagen zu gewöhnlichen Preisen auf den Markt bringen oder ihn aus der Stadt ausführen. Wahrscheinlich sollte diese Maßnahme abschreckend wirken, da eine Verzögerung von 14 Tagen namentlich in der Hauptverkaufszeit immerhin einen empfindlichen Schaden bedeutete. Eine beliebte Art betrügerischen Weingeschäftes wird in den Straßburger Polizeiverordnungen erwähnt, das, hiernach zu schließen, in großem Stile angewandt wurde[1]: Ein Bürger und ein Auswärtiger tun sich zusammen, um Wein zu verkaufen und der Bürger sucht den Wein loszuschlagen, als ob er der Eigentümer wäre. Durch dieses Verfahren erwuchs der Stadt insofern großer Schaden, als der Bürger seinen Wein auf dem Markte zollfrei verkaufen durfte, während der fremde Händler Zoll zu entrichten hatte. Die hiergegen beabsichtigte Untersagung jedes gemeinschaftlichen Geschäftes zwischen einem Bürger und einem Fremden unterblieb, da eine solche Bestimmung jede größere Ausdehnung des Handels unmöglich gemacht haben würde; man begnügte sich daher mit einer Strafe von zwei Pfund und ein Pfund vom Fuder, wobei die eine Hälfte der eingegangenen Gelder der Stadt, die andere den Weinstichern in ihrer Eigenschaft als Marktpolizei zufiel. In Straßburg kannte man auch die Einrichtung der schwarzen Liste, auf die die Namen aller derjenigen gesetzt wurden, die sich Defraudationen auf dem Weinmarkt hatten zuschulden kommen lassen[2]. Neben dem Weinmarkt bestanden noch andere Zentralpunkte des Weingeschäftes; hierher ist der sogenannte Weinstadel in Ulm zu rechnen. Dagegen beschränkte sich in Nürnberg und Straßburg der städtische Weinhandel auf den Weinmarkt und die Keller der Wirte.

Der Weinstadel war eine städtische Anstalt zur Unterbringung solcher Weine, die in die Stadt gebracht waren, um gar nicht oder erst später weiterverhandelt zu werden. Der Weinstadel diente dem Durchgangs- und Großhandelsverkehr und befreite jeden Einleger von

1) Brucker a. a. O., S. 555.
2) Brucker a. a. O., S. 562.

der städtischen Besteuerung; er repräsentiert also eine Einrichtung, wie sie in den heutigen Freilägern und Freihäfen wiedergekehrt ist. Der Stadel, der Namen leitet sich von stabulum [Warenhaus] her, war sehr alt; die ersten Andeutungen finden sich schon in Urkunden aus dem Jahre 1255[1], direkt als Hof wird er 1348 erwähnt. Nicht zu verwechseln mit dem Weinstadel ist der Weinkeller, der zu Ende des 14. Jahrhunderts aus den Einnahmen und Schenkungen des städtischen Spitals angelegt wurde[2]; er stand mit dem Weinmarkt und dem Weinstadel in keinen Zusammenhang und wurde vom Spital aus verwaltet.

Die Vorschriften für die Benutzung des Weinstadels sind zahlreich und weitläufig. Nach Nübling[3]) mußte jeder Bürger und Fremde, der seine auf dem Weinmarkt gekauften Weine noch an demselben Tage aus der Stadt brachte, von jedem Eimer 6 Heller an den Stadelmeister entrichten; blieb aber der Wein eine Zeitlang im Stadel liegen, so erhöhte sich die Abgabe auf 8 Heller. Bei der Ausfuhr aus der Stadt waren von dem Eigentümer des Weines drei Zeichen am Tor abzuliefern: das des Stadelmeisters, der dasselbe dem Fasse bei der Einlieferung in den Stadel angehängt, das des Weinkaufschreibers, der die Fässer zu notieren hatte, und endlich das des Weinziehers. Beim Weineinkauf zu späterer Ausfuhr hatte der Käufer für jeden Eimer 4 Pfennige Stadelgeld zu geben.

Die Aufsicht über den Weinstadel führte der Weinstadelmeister; er hatte auf den im Stadel lagernden Wein zu achten, das Stadelgeld und den Weinzoll einzunehmen und die Beträge jeden Freitag auf das Steueramt zu tragen; ferner hatte er den Wein beim Ablassen auf seine Güte hin zu prüfen. Im übrigen war er dem Weinkaufschreiber unterstellt. Dieser hatte das Einkassieren der Gelder zu besorgen[4]). Endlich war dem Stadelmeister die Verwaltung und Ausgabe der von der Stadt an hohe Fremde geschenkten Ehrenweine übertragen; er hatte Namen der Fremden und das verabreichte Quantum zu notieren, da jeder Durchreisende nur einmal im Jahre Ehrenwein zu verlangen das Recht hatte. Die Verehrung geschah so, daß der Gastgeber, bei dem der Fremde abgestiegen war, dem Bürgermeister einen Zettel sandte; dieser schickte ihn unterzeichnet an den Stadelmeister weiter, worauf dieser das auf dem Zettel angegebene Quantum

1) Pressel, Urkundb. der Stadt Ulm, S. 96

2) Jäger a. a. O., S. 478.

3) Nübling a. a. O., S. 26 ff.

4) Nübling a. a. O., S. 27.

Wein dem fremden Gast zukommen ließ. Die Quantität des geschenkten Ehrenweines richtete sich nach dem Range des Empfängers; mehr als zwei Fässer durften aber nicht verabreicht werden.

Neben Weinmarkt und Weinstadel diente dem Weinhandel als dritte rein städtische Einrichtung das Eichhaus [1]). Es zählt zu den ältesten Einrichtungen Ulms und wird schon 1288 erwähnt. Das Personal bestand aus zwei Eichern, die nur gemeinsam das Eichgeschäft führen durften; dabei hatte aber jeder unabhängig von dem anderen jedes Faß zu eichen und die gefundenen Maße mitsamt dem Namen des Besitzers in ein Buch einzutragen. War die Eichung beendigt, so wurden die Resultate der beiden Eicher miteinander verglichen und danach das endgültige Maß festgestellt. Außer zum Eichen diente das Eichhaus auch noch zum Aufbewahren der leeren Fässer; hierfür hatte der Eigentümer 4 Heller „Behaltgeld" zu zahlen [2]). Auf Verlangen hatten die Eicher dem Stadtrechner eine Abrechnung über die Höhe des eingegangenen Eichgeldes und den Erlös aus dem Verkauf leerer Fässer vorzulegen. Ehrlichkeit und Fleiß war ihnen in ihrem verantwortungsvollen Gewerbe zur Pflicht gemacht.

Zur Überwachung der Vorschriften des Rates, zur Erhebung der Zölle und zur Regelung des Schankgewerbes, endlich zur Organisation der Hülfsgewerbe beim Weinhandel war vom Rat ein ausgedehnter Beamtenapparat eingesetzt, der in den einzelnen Städten in den Grundzügen das gleiche Gepräge zeigt. Je nachdem, ob der Handel sich mehr auf den lokalen Ausschank, auf den Zwischenhandel oder auf die örtliche Produktion konzentrierte, treten die einzelnen Abteilungen und Abstufungen dieser Weinhandelspolizei mehr oder weniger hervor. Die wichtigste Einnahmequelle aus dem Weinhandel bildeten die Erträge der Weinzölle, das Ungeld, das nach der Quantität, bisweilen auch nach der Qualität des zu verungeltenden Weines erhoben wurde. Die Bestimmung der Quantität war das Amt der Visierer. Ihre Anzahl schwankt; in Nürnberg waren es zwei [3]). Sie hatten an den Markttagen auf dem Weinmarkt anwesend zu sein und sich jedem, der ihre Hilfe in Anspruch nehmen wollte, sofort zur Verfügung zu stellen. An den anderen Tagen der Woche dienten sie dem Weinstadelmeister [4]). Wenn die Fässer mittels der Visierruten gemessen waren, wurden sie sogleich versiegelt; nur solche von den geschworenen

1) Nübling a. a. O., S. 27.
2) Nübling a. a. O., S. 29.
3) Sander, Die reichsstädtische Haushaltung Nürnbergs, Bd. I, S. 240.
4) Nübling a. a. O., S. 22.

Visierern gesiegelten Fässer durften in den Handel gebracht werden[1]). Das widerrechtliche Ablösen der Siegel war bei Geld- und Freiheitsstrafen verboten. Vergehen der Visierer, zu denen namentlich das Falschmessen gehörte, wurden jedesmal mit 60 Heller bestraft, wobei es gleichgültig war, ob es mit oder ohne Wissen des Visierers geschehen war. Für das Visieren wurde eine Gebühr erhoben, und zwar in Nürnberg für einen Eimer 1 Halblink auf dem Markt und 1 Heller im Hause des Eigentümers. Die Gebühr war im voraus zu entrichten[2]). In Ulm wurde die Visiergebühr nach der Qualität des Weines abgestuft; Malvasierwein kostete 4 Heller zu visieren; von gewöhnlichem Wein wurden nur 2 Heller für das Faß erhoben; Ausfuhrwein kostete 3 Heller[3]). Die Hälfte der Einnahmen aus der Visiergebühr fiel der Stadt zu und bildete einen Zuschlag zur Getränkesteuer. In Ulm ward sie von dem sogenannten Siegler eingezogen, in Nürnberg mußte der Visierer das Geld alle vier Wochen auf die Losungsstube tragen[4]). Die andere Hälfte der Einnahmen gehörte den Ungeltern.

Die Ungelter hatten die Erhebung des Ungelds zu bewirken und waren nach der Bedeutung ihres Amtes für den Stadthaushalt in allen Städten besonders gut organisiert. Im Laufe der Jahre waren die Erträgnisse der Getränkesteuern bedeutend angewachsen und bildeten eine der hauptsächlichsten Einnahmen. In Ulm machte das Ungeld zusammen mit den Ergebnissen aus der Besteuerung des Visieramtes, den Erträgnissen des Weinstadels und den Einkünften der Weinsticher ungefähr ein Drittel der gesamten städtischen Einnahmen aus. Diese Tatsache läßt gleichzeitig auf die Bedeutung und Ausdehnung des Ulmer Weingeschäftes schließen. Die Einrichtung des Ungelds fällt in die ersten Anfänge der städtischen Steuererhebung; sichere Nachrichten sind aus Ulm erhalten[5]). Die erste Erwähnung des Ulmer Ungelds findet sich in einer Urkunde vom 9. August 1231, in der Heinrich VII. Ulm, Eßlingen und Überlingen von Steuer, Zoll und Ungeld befreit. In einer anderen Urkunde von 1255 wird das Ulmer Ungeld als eine schon lange bestehende Einrichtung bezeichnet[6]). Aber

1) Baader a. a. O., S. 246.

2) Baader a. a. O., S. 207.

3) Nübling a. a. O., S. 22.

4) Sander a. a. O., Bd. I, S. 229. Die Losung war eine direkte Abgabe, die bis in die zweite Hälfte des 15. Jahrhunderts unregelmäßig, von da ab jährlich erhoben wurde.

5) Pressel, Urkundenbuch der Stadt Ulm, S. 49.

6) Pressel a. a. O., S. 14.

eine einheitliche Ungeldordnung, deren Inhalt verwandte Bestimmungen wie die von Straßburg und Nürnberg aufweist, erhielt Ulm erst 1524[1]).

Die Erhebung des Ungelds erfolgte entweder auf dem Weinmarkte oder in den Kellern; in Nürnberg hatte der Ungelter beim Visieren dabei zu sein und nach Einhändigung des Ungelds dem Visierer sofort ein Siegel auf das verungeltete Faß zu drücken, damit nicht nachträglich noch unversteuerter Wein nachgefüllt werden konnte[2]). Von jedem verungelteten Wein war auf der Losungsstube Anzeige zu erstatten.

Während dieser Gang der Erhebung auch für Ulm anzunehmen ist, zeigt er in Straßburg eine kleine Abweichung, die mit der Ausbildung des Maklerwesens zusammenhängt. Hier hatte der Makler, nicht der Händler das Ungeld zu entrichten. Darauf händigte der Makler dem Händler eine Marke als Quittung dafür ein, daß der Wein zum Verkauf zugelassen sei[3]). Das Versiegeln der Fässer, das für die Unversehrtheit des Inhalts immerhin eine größere Sicherheit bot, fiel in Straßburg fort. Die Ungelter hatten nur den Namen des Käufers zu notieren und über den Abschluß des Kaufes in ein dazu bestimmtes Register eine Eintragung zu machen. Die Höhe des Ungelds war nach der Qualität und der rechtlichen Stellung des Händlers, ob Bürger oder Fremder, abgestuft[4]). In Nürnberg wurden für die leichten Landweine, zu denen man die fränkischen, Neckar- und Tauberweine rechnete, von jedem Fuder 2 Gulden erhoben, von schweren Elsässer- und Rheinweinen 3 Gulden, von französischen Weinen 5 Gulden, von Wein aus Rivoglio, dem Veltlin und Bassano, 6 Gulden, endlich von Romaniewein und Muskateller 8 Gulden[5]). Diese Ungeldtabelle gibt gleichzeitig einen vortrefflichen Einblick in die Mannigfaltigkeit der Weinsorten, die auf dem Nürnberger Markt gehandelt wurden.

In Ulm wurde von Weinen, die dem Privatgebrauch dienen sollten, Ungeld gemäß dem Selbstkostenpreis erhoben, von südlichen Weinen dagegen nur die Hälfte des vorgeschriebenen Ungelds, das für jeden Weinhändler, Bürger wie Fremden, für jeden Eimer zu 120 Maß den Geldwert von 15 Maß betrug[6]). Befreiung von Ungeld trat ein, wenn ein Bürger seinen selbstgezogenen Wein vor dem Verkauf auf

1) Nübling a. a. O., S. 14.
2) Siebenkees, Materialien zur Nürnbergischen Geschichte, Bd. III, S. 229.
3) Brucker a. a. O., S. 523.
4) Siebenkees a. a. O., Bd. IV, S. 225.
5) Siebenkees a. a. O., Bd. IV, S. 225.
6) Nübling a. a. O., S. 14.

dem Markt in den städtischen Weinstadel einlegte; wenn er aber den Wein in seinen Keller einlegte, so mußte er ihn wie jeder andere Weinhändler vorher verungelten lassen; es trat nur für ihn insofern eine Vergünstigung ein, als er bei späterem Verkauf das Ungeld im Verhältnis zur Höhe des erlangten Preises zu zahlen hatte. Eine ähnliche Einrichtung bestand in Nürnberg; auch hier wurden dem Bürger, wenn er seinen Wein auf den Markt zum Verkauf ausführte, $^5/_6$ des bezahlten Ungelds zurückerstattet. Die Voraussetzung war dabei natürlich die, daß bei der Einlagerung des Weines in seinem Keller alle Formalitäten der Visierer, Ungelter und Einleger erfüllt waren; außerdem mußte das ausgeführte Faß mindestens 3 Eimer fassen. Wenn der Wein dagegen unverkauft blieb, mußte er von neuem verungeltet werden [1]. Das Ungeld war in Hellern zu entrichten, und zwar gewöhnlich gleich nach der Erhebung [2]; in Nürnberg war dem Händler eine Zahlungsfrist von acht Tagen zugestanden. Wurde er dann von den Ungeltern gemahnt, so hatte er für jede Mahnung ein Pfund Heller zu zahlen.

Visierern und Ungeltern lag zusammen die Überwachung der Ausführung der Ratsvorschriften ob; vermöge ihres Amtes waren sie in der Lage, sich hierbei gegenseitig zu unterstützen. Eine scharfe Abgrenzung der Pflichten der einzelnen Beamten läßt sich nicht genau durchführen; namentlich die niederen Gewerbe gehen in den einzelnen Städten oft ineinander über oder zerfallen in Untergewerbe, die in einer anderen Stadt in ein Gewerbe vereinigt waren.

Als Gehülfen der Visierer und Ungelter sind die Einleger, Weinzieher oder Faßzieher, auch Weinschröter genannt, anzusehen. Sie hatten das Abladen der Fässer und das Hineinbringen in die Keller zu besorgen. In Straßburg vermittelten die Faßzieher den Transport des Weines aus den Schiffen auf den Markt und von da in die Keller [3]; sie waren den Ungeltern unterstellt, die bei etwaigen Übertretungen der Faßzieher sogleich den sieben Abgeordneten des Rates auf dem Pfennigturm Anzeige zu machen hatten [4]. Ähnlich verhielt es sich in Ulm mit den Weinziehern [5] und in Nürnberg mit den Einlegern [6]. Letztere waren städtische Beamte, d. h. auf ihr Amt

1) **Baader** a. a. O., S. 246.
2) **Siebenkees** a. a. O., Bd. III, S. 221.
3) **Brucker** a. a. O., S. 535.
4) **Brucker** a. a. O., S. 535.
5) **Nübling** a. a. O., S. 24.
6) **Siebenkees** a. a. O., Bd III, S. 222.

eingeschworen; es gab allerdings auch solche, die ihr Gewerbe frei betrieben [1]. Diese durften aber ihr Handwerk nur in Abwesenheit eines eingeschworenen Einlegers ausüben. Sie durften nur verungeltete Fässer in die Keller legen und Zuwiderhandelnde hatten strenge Strafen zu erwarten; in Nürnberg beispielsweise außer körperlichen Strafen eine einjährige Verbannung aus der Stadt [2]. In Ulm war es allerdings erlaubt, Fässer, zu deren Verungeltung der Ungelter an demselben Tage nicht mehr schreiten konnte, in den Keller zu bringen: doch war hiervon dem Ungelter ausdrücklich Mitteilung zu machen [3]. Für das Einlegen ward eine Gebühr erhoben, abgestuft teils nach der Größe der Fässer, teils nach der Qualität der Weine; auch war die Taxe verschieden, je nachdem das Faß hinauf oder hinabgebracht wurde.

Die Qualität der Weine wurde in Nürnberg zugrunde gelegt [4]: die Gebühr betrug für ein Faß Elsässer Wein in den Keller zu bringen 4 Heller, aus dem Keller auf den Wagen dagegen 16 Heller; für ein Faß französichen Wein ein Schilling; eine einmalige Dienstleistung kostete 32 Schillinge. Die Hälfte der Einnahmen aus dieser Einlegegebühr fiel den Einlegern als Lohn zu; die andere Hälfte bildete wie bei den Visierern ebenfalls ein Zuschlag zu den Einnahmen aus den Getränkesteuern. In Straßburg bildete die Größe der Fässer die Grundlage für den Lohn der Faßzieher; eine Einlegegebühr wurde hier nicht erhoben [5]. Sie erhielten als Lohn von einem Fuder zu 24 Ohm 18 Pfennige, von einem halben Fuder 8 Pfennige; wenn ein Faß größer oder kleiner war, so wurde ihnen der Lohn nach obigem Verhältnis berechnet. In Ulm hatte außer dem Käufer auch der den Wein an den Markt bringende Fuhrmann eine Abladegebühr von 5 Hellern zu entrichten [6]; im übrigen gab es eine bestimmte Taxe, je nachdem ob sich das Geschäft zwischen zwei Bürgern, zwei Fremden oder zwischen einem Bürger und einem Fremden abwickelte. Auch die Qualität der Weine kam bei Bemessung der Gebühr in Betracht. Mehr Lohn als die festgesetzte Gebühr zu verlangen, war ihnen verboten; überhaupt war ihnen zuvorkommendes Wesen zur Pflicht gemacht und Annahme von Geschenken untersagt, zum Teil gegen hohe Strafe:

1) Baader a. a. O., S. 206.
2) Siebenkees a. a. O., Bd. III, S. 224.
3) Nübling a. a. O., S. 24.
4) Sander a. a. O., S. 241.
5) Brucker a. a. O., S. 535.
6) Nübling a. a. O., S. 24.

in Straßburg 30 Pfennige für jede Übertretung, im Verhältnis zu ihrem Verdienst eine schwere Bestrafung[1]).

Das Einlegegewerbe zerfiel in den einzelnen Städten in mehr oder weniger verschiedene Untergewerbe; so das Gewerbe der Karrenmänner in Ulm[2]). Ihnen lag speziell das Ab- und Zufahren der leeren Fässer in die Stadt oder an die Donau ob; ihrer Stellung nach waren sie den Wagenmännern untergeben, deren Befehlen sie nachzukommen hatten. Sie hatten die Aufträge in der Reihenfolge, wie sie sie bekommen hatten, auszuführen und erhielten für den Transport eines Weinfasses innerhalb der Stadt vier Pfennige. Zu diesen Untergewerben ist auch das Küfergewerbe zu rechnen, über das nur aus Straßburg genauere Nachrichten vorliegen. Als selbstständiges Gewerbe ist es noch jüngeren Datums. Bis 1459 konnte es zusammen mit dem Wirtsgewerbe betrieben werden, in diesem Jahre aber trennte eine Verordnung des Rates die beiden Gewerbe; doch blieb es einem Wirt unbenommen, nach Jahresfrist zu seinem früheren Wirtsgewerbe zurückzukehren und umgekehrt[3]).

Ihre Gewerbevorschriften decken sich im wesentlichen mit denen der Faßzieher; 1494 erhielten sie eine eigene Lohntabelle, da Klagen über Betrügereien der fremden Händler durch Küfer vorgekommen waren: für die vollständige Reinigung eines Fuderfasses bis zur Fertigstellung zum Einfüllen erhielten sie 1 Schilling Lohn, für ein halbes Fuderfaß 6 und für einen Vierling 3 Pf. Für das Umlegen eines Reifens hatten sie 2 Pf., bei einem halben Fuderfaß 1 Pf. zu fordern. Zuwiderhandlungen wurden mit 5 Schillingen bestraft.

Die Vermittlung zwischen Käufer und Verkäufer bildeten die Unterkäufer. Diese in Köln wichtige Zunft ist in den oberdeutschen Städten bei weitem nicht so ausgebildet. Der Name kommt auch nur in Ulm vor; in Straßburg und Nürnberg treten dafür andere Namen an die Stelle, wie Weinsticher und Weinmesser; auch ihre ursprüngliche Bestimmung hat sich verwischt. Sie dienen nicht mehr der Vermittlung beim eigentlichen Geschäft, sondern nehmen mehr die Stelle einer Gewerbe- bisweilen Gesundheitspolizei ein. In Ulm waren die Unterkäufer neben der Geschäftsvermittlung auch beim Weinstadel beschäftigt, wo sie zusammen mit dem Weinkaufschreiber über die nicht verkauften Fässer auf dem Weinmarkt Buch zu führen hatten[4]). Ferner wurden

1) **Brucker** a. a. O., S. 535.
2) **Nübling** a. a. O., S. 25.
3) **Brucker** a. a. O., S. 538.
4) **Nübling** a. a. O., S. 23, 24.

sie den Ungeltern beigegeben, sie hatten an den Markttagen den einen Visierer zu begleiten, die Erhebung des Ungelds mit zu bewirken und die Zahlungsunfähigen dem Steuermeister anzuzeigen [1]). Mehr gewerbepolizeilicher Art war die Einrichtung der Straßburger Weinmesser oder Weinschätzer [2]). Sie waren geschworene Angestellte des Rates und hatten jeden neuen Wein zu probieren und einen Preis dafür festzusetzen. Zu diesem Zwecke hatten sie in den Kellern herumzugehen, wo der zu schätzende Wein lagerte. Den Fässern Weinproben zu entnehmen und mit nach Hause zu nehmen, war untersagt, wie überhaupt zum Zwecke einer unparteilichen Schätzung jede Übertretung mit einer Strafe von 5 Schillingen Straßburger Pfennige belegt war. Vor allen Dingen wurde darauf gesehen, daß jeder Schätzer getrennt sein Gewerbe ausübte, um jede Beeinflussung zu vermeiden. Am reinsten hat sich die Aufgabe des Unterkäufers noch in Nürnberg erhalten; er hieß hier Weinsticher [3]) und hatte den Käufer auf seinem Rundgang über den Markt und durch die Keller zu begleiten. Eine ebenso wichtige Aufgabe für ihn war eine allgemeine Überwachung der Vorschriften, die der Rat für den Weinhandel erlassen hatte, und für deren Befolgung durch die Bürger und durch die Fremden er dem Rate gegenüber verantwortlich war. Er hatte namentlich sein Augenmerk auf die heimlichen Weinverkäufe der Bürger außerhalb der Stadt zu richten [4]). Hierin hatte er rein polizeiliche Funktionen zu verrichten. Seine Einnahme bestand in dem Lohn, den er für die Begleitung der Käufer erhielt, und zwar 6 Heller von einem Bürger und 1 Schilling von einem Fremden; eigene Geschäfte zu machen oder Geschenke anzunehmen war ihm bei Strafe verboten [5]).

Dem Weingeschäft auf dem Markte steht der Weinverkauf über die Straße und der Ausschank in den Wirtschaften gegenüber. Auch hier gab es lokale Verschiedenheiten; durchgängig ist der Unterschied zwischen Wirt und Zapfer, obgleich beide Gewerbe in den Ordinanzen des Rates gewöhnlich zusammengefaßt behandelt werden. Öfters gehen auch die Tätigkeiten der beiden Gewerbe ineinander über, so daß sich in diesen Fällen eine reinliche Scheidung nicht mehr feststellen läßt. In Straßburg trieben die Zapfer den Zapf en gros und verkauften an die Wirte; letztere waren die Besitzer der kleinen Speisewirt-

1) **Nübling** a. a. O., S. 15.
2) **Brucker** a. a. O., S. 519.
3) **Baader** a. a. O., S. 206.
4) **Baader** a. a. O., S. 203.
5) **Baader** a. a. O., S. 206.

schaften. Daneben befaßten sie sich aber auch mit dem Verkauf größerer Quantitäten nach außen, während die Zapfer öfters „Gäste oder Freunde" in ihrem Keller sahen. Immerhin war das en gros-Geschäft der Wirte nicht sehr ausgedehnt, denn das Amt der Weinrufer, die hierzu unbedingt nötig waren, zeigt nur geringe Ausbildung. Man kann allgemein den Zapfern den Vertrieb im Großen zuschreiben, da für diese auch besondere Weinsticher angestellt waren.

Nach der Seite der Weinwirtschaften hin zeigt Ulm eine besonders großartige Entwicklung[1]). Die Weinwirtschaften bildeten keine eigene Zunft, sondern waren unter verschiedene Zünfte verteilt; man sah sie als Annex der Brauerwirtschaft an. In Ulm waren die Weinwirtschaften durchgängig mit Herbergen verbunden und zeigen in dieser Form durchaus modernes Gepräge. Sie waren qualitativ verschieden; nach Haid gab es sogenannte fürstliche Herbergen, die namentlich von fürstlichen Personen mit großem Gefolge und Troß bevorzugt wurden und durch ihre Einrichtungen besonders dazu geeignet waren. Neben diesen fürstlichen Herbergen, von denen Haid vier an der Zahl anführt, gab es Herbergen zweiten Ranges, die ebenfalls in ihren unteren Räumen eine Weinwirtschaft besaßen. Hier pflegten die kleinen Kaufleute und Reisenden abzusteigen; Haid nennt nicht weniger wie 26 mit Namen[2]). Die Reisenden der verschiedenen Städte, die nach Ulm kamen, hatten unter diesen Herbergen ihre ganz bestimmten Absteigequartiere, die sie regelmäßig aufsuchten. Bezeichnend ist die Bestimmung, daß die Wirte der fürstlichen Herbergen nicht in den Rat gewählt werden konnten, sondern nur die Inhaber der kleineren Weinwirtschaften. Man befürchtete durch den Verkehr der Wirte mit den fremden hohen Herren eine Gefährdung des Ratsgeheimnisses und Einfluß der Herren auf das Stadtregiment.

Als Vorläufer der Herbergen zweiten Ranges sind in Ulm die Trinkstuben der Bürger anzusehen, die aber gegen Ende des 14. Jahrhunderts wegen häufig vorgekommener Unzuträglichkeiten vom Rate verboten wurden[3]). Die Erteilung der Konzession war abhängig von der Zahlung einer Gebühr, wie in Nürnberg, oder von der Schätzung des zum Ausschank kommenden Weines durch städtische Schätzer; dieses Prinzip war in Straßburg vorwaltend. In Nürnberg traf

1) Nübling a. a. O., S. 18.
2) Haid, Ulm mit seinem Gebiet, S. 243 ff.
3) Nübling a. a. O., S. 18.

jeden Wirt eine allgemeine Steuer in Gestalt einer Abgabe von 4 Pfennigen für jedes Quantum verschenkten Weines![1]. Zum Zwecke der Schätzung[2] hatten die Schätzer in Straßburg die Keller der Wirte, die Wein ausschenken wollten, der Reihe nach aufzusuchen und den Wein zu probieren. Wurde der Wein für gut befunden, so wurde der Ausschank nach Festsetzung des Preises gestattet. Das Faß, das zuerst zum Ausschank gelangen sollte, wurde dann versiegelt, damit nicht während des Ausschanks nachgefüllt werden oder andere Fässer statt dessen in Gebrauch genommen werden konnten: endlich wurde der Zollbehörde von der Ausstellung der Konzession Mitteilung gemacht. Der Wirt seinerseits hatte sich mit der Schätzung unbedingt einverstanden zu erklären und bei einer Strafe von 3 Pfund Pfennigen keinen Wein unter der Angabe, er sei nicht richtig eingeschätzt, zurückzuhalten. Die Weine von Wirten und Zapfern erfuhren hinsichtlich der Schätzung dieselbe Behandlung; nur erhöhte sich beim Zapfer die Strafe für die absichtliche Unterlassung der Schätzung bis zu 10 Pfund Pfennigen[3]. Endlich war die Erlaubnis zum Detailverkauf an die Annahme eines ordnungsmäßigen Weinrufers geknüpft[4]; dieser hatte dafür zu sorgen, daß die durch die Schätzer festgesetzten Taxen nicht überschritten wurden. Namentlich lag ihm die Bekanntgabe von dem stattfindenden Weinverkauf eines Wirtes ob. Zu diesem Zwecke hatte er zweimal am Tage in der Stadt umherzugehen; wo Wein ausgeschenkt werden sollte, hatte er das Siegel des Ungelters abzunehmen und das seinige aufzudrücken. Er war dazu verpflichtet, den Namen des Weines und den des Verkäufers deutlich auszurufen; wissentlich falsche Namensnennung wurde mit 1 Pfund Pfennige für jedes Faß bestraft. Die Funktionen des Weinrufers stimmen in Straßburg, Nürnberg und Ulm überein.

Die besonderen Bestimmungen über die Handhabung des Ausschankes zeigen in den drei Städten viele verwandte Punkte: Der Wirt durfte nur einen Zapf zur Zeit im Betrieb haben; wenn er Rotwein verschenken wollte, war ihm das Auftun eines zweiten Zapfes gestattet[5]. In Nürnberg durfte ein Wirt auch unter der Bedingung einen zweiten Zapf offen halten, daß er daselbst Wein in einer anderen

1) Baader a. a. O., S. 203.
2) Brucker a. a. O., S. 541.
3) Brucker a. a. O., S. 542.
4) Baader a. a. O., S. 208. Brucker a. a. O., S. 547.
5) Baader a. a. O., S. 254.

Preislage wie in seinem ersten Ausschank zum Verschank brachte[1]). Die Maßregel entsprang dem Wunsche, dem Filialwesen und der Konkurrenz entgegenzutreten. Denn wenn ein Wirt in verschiedenen Stadtteilen einen besonders guten Wein feilhielt, so schädigte er dadurch die in diesem Distrikt angesessenen Wirte. Der Ausschank der Wirte hatte sich immer im Rahmen des Detailhandels zu halten; in Staßburg hatte der Wirt für jedes Fuder, das er, zum Verschank im Kleinen ursprünglich angekauft, im Ganzen wieder abgab, 5 Pfund Pfennige, für jedes halbe Fuder 3 Pfund Pfennige Strafe zu zahlen. Diese Bestimmung wurde so streng durchgeführt, daß weder durch den Rat, noch durch die Viktualienpolizei Erlaß der Strafe verfügt werden konnte[2]), wie es scheint lediglich darum, weil sonst die Wirte das Gewerbe der Zapfer zu sehr geschädigt haben würden.

Die Zapfer hatten auf einmal mindestens ein halbes Fuder zu verzapfen[3]). Wenn sie den Wein in Empfang genommen hatten, mußten sie sofort mit dem Zapf beginnen; länger als acht Tage durfte die Frist bis zum Beginn des Zapfes für in die Stadt gebrachte Weine nicht ausgedehnt werden; für Wein, der im Stadtgebiet gewachsen war, verlängerte sich dieselbe auf 14 Tage. Im Zapf war die Reihenfolge im Anschluß an die gekauften Stücke Wein zu beachten[4]). Die städtischen Abgaben kommen selbstverständlich auch für die Zapfer in Betracht; so hatten sie sich dem Urteil der Schätzungskommission zu fügen und nicht mehr Wein auszuschenken, als von der Kommission auf einmal eingeschätzt war[5]); mindestens ein halbes Fuder mußte auf einmal verzapft werden. Die leergewordenen Fässer waren möglichst noch an demselben Tage den Visierern anzuzeigen, die dann den weiteren Vermerk am Ungeld bewirkten. Die Anmeldung der Bürger zum Zapf war im Sommer bis abends 8 Uhr, im Winter bis abends 9 Uhr erlaubt, doch stand es demjenigen Zapfer, der Haus und Keller zusammen hatte, frei, Wein auch nach dieser Frist zum Zapf anzunehmen.

Bemerkenswerte Erlasse über die Art des Wirtschaftsbetriebes finden sich in den Polizeivorschriften des mittelalterlichen Nürnbergs; speziell über die Offenhaltung der Wirtschaften, über die Sonntagsruhe, die Verabreichung von Speisen und den Weinverkauf an die

1) Baader a. a. O., S. 250.
2) Brucker a. a. O., S. 537.
3) Brucker a. a. O., S. 549.
4) Brucker a. a. O., S. 572.
5) Brucker a. a. O., S. 549.

Gäste. Die Öffnung der Wirtschaft stand ganz im Belieben des Wirtes; er konnte sie den ganzen Tag bis zum Ertönen der Feuerglocke, 10 Uhr abends, offen halten; dann hatten alle Gäste das Lokal auf das schnellste zu räumen. Hierbei galt allerdings die Bestimmung, daß zugereiste Gäste von dieser Vorschrift ausgenommen waren, ebenso die Besucher, die „bei dem Wirt in Kost sind und ihr stet Anwesen bei demselben haben“, mit anderen Worten die Stammgäste [1]). Diese Verordnung wurde aber bald abgeändert und die Stammgäste von dieser Vergünstigung ausgeschlossen, da sich im Laufe der Zeit ihre Zahl bedeutend vermehrt hatte, und jeder unter dem Vorwand, Stammgast zu sein, die Polizeistunde ins unendliche ausdehnte. In Ulm war die Polizeistunde auf 10 Uhr festgesetzt. Der Wirt, der dagegen verstieß, hatte die eigentümliche Strafe zu gewärtigen, 1000 Mauersteine zum Festungsbau zu stellen, während der Gast 10 Heller Strafe zu zahlen hatte [2]). Eine Ausnahme wurde nur bei fürstlichen Gästen oder namhaften Persönlichkeiten gemacht, mit diesen konnten die anderen Gäste so lange sitzen bleiben, bis jene die Wirtschaft verließen. Bisweilen war auch den Wirten der Kleinverkauf von Wein über die Straße gestattet; in Straßburg in der Zeit von 9 bis 12 Uhr abends. In Nürnberg und Ulm scheint diese Vergünstigung nicht bestanden zu haben, da sie mit der früheren Polizeistunde nicht in Einklang zu bringen war. Ob die Polizeistunde erst um Mitternacht eintrat, muß dahingestellt bleiben. Vielleicht ist bei dieser Bestimmung der Gesichtspunkt leitend gewesen, den Bürgern nach Schluß der großen Zapfgeschäfte die Möglichkeit zu gewähren, sich abends nach 10 Uhr noch Wein in kleinen Quantitäten in ihre Häuser holen zu lassen und dadurch dem ausgiebigen Besuch der Wirtschaften entgegenzuwirken. Nach 12 Uhr war auch dieser Kleinverkauf verboten.

Während in Ulm und Straßburg Wein- und Speisewirtschaften streng getrennt auftreten, gab es in Nürnberg auch Weinwirtschaften, in denen Speisen verabreicht werden durften; letztere beschränkten sich allerdings nur auf Brot und Käse, und zwar war der Verkauf auch nur am Tage gestattet [3]). Der Käse sollte in diesem Falle auch nur der Verbesserung des Geschmackes und einer größeren Bekömmlichkeit des Getränkes dienen [4]). An Feiertagen war jeder Ausschank verboten, und zwar kamen hier die großen christlichen Feste

1) Baader a. a. O., S. 254.
2) Jäger a. a. O., S. 428.
3) Siebenkees a. a. O., Bd. IV, S. 725.
4) Baader a. a. O., S. 250.

in Betracht, ferner die ganze Karwoche und die Aposteltage; auf Übertretungen waren hohe Strafen gesetzt. Ebenso war ein größeres Zechen, Spiel und Tanz in den Häusern der Bürger verboten, damit nicht die Bestimmungen über die Sonntagsruhe im öffentlichen Schankgewerbe auf diese Weise umgangen werden konnten. Nur durchziehenden Pilgern durfte ein Trank gereicht werden[1])

Ein wichtiges Kapitel in den Verordnungen über die Organisation des städtischen Weinhandels umfassen die Maßnahmen gegen betrügerische Manipulationen im Handel und gegen die Weinverfälschungen.

Eine andere Seite des betrügerischen Weinhandels bieten die Manipulationen zwischen den Schenkwirten und den Marktführern; letztere hatten die Waren, meistens auf Wagen, vom Markt nach den Kellern zu transportieren. Bisweilen standen sie in dem Dienst eines fremden Kaufmannes und führten die Waaren vom Lande in die Stadt ein. Hierbei war es ihnen natürlich leicht möglich, kleinere Quantitäten Wein auf die Seite zu bringen und mit Umgehung aller Abgaben den Wirten gleich in ihre Keller zu liefern[2]). Darum wurde Fremden und Einheimischen aufs strengste die Einlage nicht verungelteter Weine in ihre Keller untersagt. Wäre man hiergegen nicht unerbittlich vorgegangen, so würden alle Weinmarktsordnungen und Verfügungen über die Handhabung der Steuern illusorisch geworden sein. Ebenso stand die Weinpanscherei in Nürnberg, Straßburg und Ulm in außerordentlicher Blüte. Man trieb sie im Keller, beim Ausschank, sogar auf dem Wege zur Stadt wurden den einzelnen Fässern kleinere Quantitäten entnommen und durch Wasser ersetzt[3]). Anlaß zu den vielfachen Weinverfälschungen gab ohne Zweifel die Erlaubnis, Weine verschiedener Qualität zu vermischen. Dieser Brauch war beispielsweise in den Hansestädten des Nordens streng untersagt, während in Straßburg nur die Mischung von jungem und altem Wein verboten war[4]). Man nannte diesen Vorgang „den Wein versetzen“; solcher versetzter Wein durfte erst drei Tage nach erfolgter Mischung verschenkt werden, vorher mußte er den Weinschätzern zur eingehenden Prüfung bei Strafe von ein Pfund neuer Heller von jedem Faß vorgelegt werden[5]). Die ganze Strenge des Gesetzes wurde vom Rat

1) **Baader** a. a. O., S. 255.
2) **Baader** a. a. O., S. 245.
3) **Baader** a. a. O., S. 245. **Brucker** a. a. O., S. 567.
4) **Brucker** a. a. O., S. 580.
5) **Baader** a. a. O., S. 256.

gegen die Weinpanscher im Großen angewandt. Man verfuhr gegen Fälscher meistens mit Ausweisung, Freiheitsstrafen, körperlichen Züchtigungen; sogar Todesstrafe soll vorgekommen sein. Die Angabe einer Geldstrafe findet sich weniger oft wie bei den obigen Verordnungen.

Eine schon sehr alte Verordnung des Nürnberger Rates zählt die Zusätze auf, deren sich die Fälscher bedienten. Es finden sich dort genannt [1]): Eier, Milch, Salz, Wasser mit Kieselsäure, Leim, Ton und von Weinbeeren befreite Stengel; auch der Zusatz von Waid war sehr beliebt [2]). Die Mischung der jungen Weine war unter der Bedingung erlaubt, daß diese bis zum heiligen Dreikönigstag liegen blieben; stellte es sich dann heraus, daß sie irgend eines Zusatzes bedurften, so war nur die Beimischung von Milch erlaubt; auf ein Fuder aber nicht mehr als $\frac{12}{4}$ Teile, also ein Teil Milch auf einen Eimer [3]). Später durften nur gleiche Weinsorten mit einander vermengt werden [4]).

Eine Eigentümlichkeit, die vielfach zu Übertreibungen und damit zu Weinverschlechterungen führte, war das Ausschwefeln der Fässer, wenn der Eigentümer eine Abnahme in der Qualität, namentlich jung eingelegter Weine, bemerkte. Er durfte aber nicht mehr als ein Lot Schwefel auf ein einfudriges Faß gebrauchen. War der Wein „überschwefelt" worden, so war die Einfuhr bei einer Strafe von einem Gulden für jeden Eimer verboten. Der Wein konnte sogar gleich in die Pegnitz geschüttet werden und der Fälscher wurde je nach der Schwere der Verfälschung an Gut und Leib gestraft [5]). Jeder, der sich der Beihilfe bei einer Panscherei schuldig machte, direkt dabei behilflich war, den Wein in seinen Keller aufzubewahren oder ihn auf dem Markt an den Mann zu bringen, verfiel den gleichen Strafen wie der Fälscher selbst [6]). Alle Verordnungen, die sich auf Weinverfälschung bezogen, wurden je fünfmal auf dem Weinmarkt und vom Balkon des Rathauses herab verlesen.

1) Siebenkees a. a. O., Bd. IV, S. 718.
2) Siebenkees a. a. O., Bd. IV, S. 720.
3) Baader a. a. O., S. 260.
4) Baader a. a. O., S. 261.
5) Baader a. a. O., S. 260.
6) Baader a. a. O., S. 259.

Kapitel V.

Der interlokale Weinhandel in seinen Importgebieten. Lübeck, Bremen, Hamburg.

1. Die Ratsweinkeller. Entstehung der Keller. Verwaltung. Gerechtsame.

Wir haben bei der Betrachtung des hansischen Aktiv- und Zwischenhandels mit England, Frankreich und den nordischen Reichen die hervorragende Stellung des hansischen Kaufmannes kennen gelernt. Wurzel und Ursprung dieser Stellung lag außer in Köln im Südwesten in den drei Hansezentren des Nordens, Lübeck, Bremen und Hamburg. Hier saß der „königliche Kaufmann", der die ganze der damaligen Zeit bekannte Welt in seinen Wirkungskreis gezogen hatte. Während in Köln Eigenproduktion und Handel nebeneinander hergingen, beruhte der Gesamthandel von Lübeck, Bremen und Hamburg auf dem Import- und Zwischenhandel. Hieraus ergeben sich für die Betrachtung des interlokalen Handels manche neue Momente; der private Weinzapf, der in Köln durch den eigenen Anbau hervorgerufen war, fällt hier ganz fort, an seiner Stelle erscheinen staatliche Institute zur Regelung und Förderung des Handels: die Ratsweinkeller und die Ausbildung des Weinmonopols durch die Stadt.

Die Entstehung der Ratsweinkeller leitet sich von den Kellern der alten Klöster und Abteien her[1]; aber zwischen den Klosterkellern, deren Inhalt in der ersten Zeit wenigstens ausschließlich für das persönliche Bedürfnis der Mönche bestimmt war, und den fest organisierten Ratsweinkellern der Hansestädte liegt ein langer Zeitraum der Entwicklung, ungefähr zwei Jahrhunderte. Schon bei der Anlage der alten Klöster und Dome waren die Gründer auf die Versorgung mit Wein bedacht; sie schufen, wenn auch nicht gleich Keller, so doch Gelasse zur Aufbewahrung des nötigen Weines, die sogenannten Weinkammern. Solche Weinkammern gab es in Hildesheim schon um das Jahr 872. Aus den Besitzern dieser Weinlager wurden mit der Zeit wahrscheinlich auch die ersten Weinhändler; ein genauer Gang der Entwicklung läßt sich freilich nicht nachweisen. Mit der Ausbreitung der städtischen Gewalt über die Geistlichkeit mag sich der Rat bald eine

1) Janicke, Das Weinamt der Domherren zu Hildesheim, in Zeitschr. d. histor. Ver. f. Niedersachsen, 1887, S. 272.

Kontrolle über diesen Weinhandel der Geistlichen angeeignet und ihn später, wie in Köln, selbst übernommen haben.

Die Ratsweinkeller von Lübeck, Bremen [1]) und Hamburg treten als vollendete Tatsachen auf. Am frühesten ist der Hamburger Keller [2]) erwähnt, und zwar der der Neustadt, der schon im Jahre 1287 genannt wird [3]). In Hamburg gab es, solange Altstadt und Neustadt noch nicht miteinander vereinigt waren, für beide Stadtteile je eine getrennte Verwaltung; deshalb finden sich auch in den diesbezüglichen Urkunden von 1246 zwei Ratskeller angeführt. Die Gründung des altstädtischen Kellers läßt sich ebenfalls nur annehmen, sie wird in die Jahre von 1273 bis 1326 verlegt. Der Lübecker Keller wird zuerst in einer Urkunde von 1289 namhaft gemacht [4]). Diese Urkunde enthält ein Verzeichnis über Weine, die Lübecker Bürger im Keller lagern hatten mit gleichzeitiger Angabe der gezahlten Miete. Der Bremer Keller endlich wird erst im Jahre 1342 namentlich genannt [5]). Dieses Datum hat aber geschichtlich keinen Wert, da der Keller nach Andeutungen in Urkunden schon viel früher bestanden hat.

Für die Entstehung der Ratskeller sind folgende Faktoren maßgebend gewesen: Die genaue Ordnung einer mittelalterlichen Stadt verlangte neben den Instituten des Handels und des Verkehrs auch einen guten Weinkeller, denn der Rat bedurfte zu eigener Verwendung Wein, um seine Gäste: erlauchte Herren oder Abgeordnete fremder oder befreundeter Städte, zu ehren. Man nannte diese dargebrachten Weine die Ehrenweine. Namentlich die Bewirtung der fremden Gesandten mag für die Gründung mit entscheidend gewesen sein, denn in den größeren Städten pflegten die Abgeordneten der Hansestädte zu gemeinsamen Tagfahrten zusammenzukommen, die sich in ihren Beratungen oft über Monate hinaus ausdehnten. Diese waren dann ganz auf die Gastfreundschaft des Versammlungsortes angewiesen. Oft war auch die zeitgemäße Sendung ausgesucht schönen Weines sehr dienlich, um eine wankend gewordene Freundschaft zu befestigen oder eine alte noch fester zu gestalten. Außerdem hatte der Weinkeller noch einen anderen, von diesem ganz verschiedenen Zweck zu erfüllen. Die Stadt des Mittelalters erfreute sich, wie das Beispiel von Köln, Straß-

1) Kohl, Der Ratsweinkeller in Bremen, S. 5.

2) Koppmann, Kämmereirechnungen der Stadt Hamburg, Bd. I, S. 83,

3) Meyer, Das Einbecksche Haus in Hamburg, S. 12.

4) Wehrmann, Der Lübeckische Ratsweinkeller, i. d. Zeitschr. d. Vereins für Lüb. Gesch., Bd. II, S. 77.

5) Kohl a. a. O., S. 14.

burg, Nürnberg und Ulm lehrt, einer ausgedehnten Gewerbepolizei; als dieser stand ihr das Recht zu, über die in der Stadt verkauften Lebensmittel eine genaue Kontrolle zu führen, auf gute Qualität zu achten und die Preise festzusetzen. So entstanden die Fleisch- und Brottaxen, wie sie aus Lübeck vom Jahre 1255, aus Nürnberg in Gestalt einer Biertaxe nachgewiesen sind[1]). Die Polizeiverwaltung hatte auf jede absichtliche oder zufällige Verschlechterung der Lebensmittel beim Verkauf im Interesse der Bürger, und unter diesen namentlich der ärmeren Schichten, zu achten. Gerade der Wein war am meisten Verschlechterungen ausgesetzt, und daher faßte man schon frühzeitig den Entschluß, seinen Verkauf unter die Kontrolle des Rates zu stellen, indem man ihn in einem städtischen Institut zentralisierte. Hieraus entwickelte sich dann der Ratsweinkeller. Die erste Form war auch nicht die des Kellers, denn in Hamburg ist in den älteren Urkunden nur von einem domus vini, einem kleineren Weinhause, die Rede[2]); erst mit dem wachsenden Bedürfnis wurden unter diesem Hause dann Kellereinrichtungen angelegt.

Diese Momente haben im wesentlichen zu der großartigen Ausgestaltung der Ratsweinkeller in den nordischen Hansestädten beigetragen.

Nach ihrer Wichtigkeit und ihrem ausgedehnten Geschäftsbetrieb beanspruchten die Keller naturgemäß eine durchgreifende Organisation; über ihre Verwaltung sind im allgemeinen genaue Nachrichten vorhanden. Danach gestaltete sie sich folgendermaßen:

An der Spitze des Kellers standen die sogenannten Weinherren oder Weinmeister, zwei Deputierte des Rates, die die Oberaufsicht über den Keller zu führen hatten. In Lübeck, wo die Geschichte des Weinkellers sich am weitesten verfolgen läßt, werden solche Weinherren schon 1298 erwähnt[3]). Aus Bremen kennt man die Einrichtung der Weinherren erst aus dem Jahre 1370[4]). Anfangs war den Bürgern der Zapf zugestanden, nach 1370 durften dagegen nur noch die Weinherren zapfen lassen; seitdem durften die Weinhändler den Wein, den sie bei den Weinherren nicht abgesetzt hatten, in der Stadt zum Verkauf ausbieten. Ursprünglich war es Aufgabe der Weinherren, die Verhandlungen über Ankauf von Wein mit den fremden Kaufleuten

1) **Roscher**, System der Volkswirtschaft. Bd. III, bearb. v. W. **Stieda**, S. 800.

2) **Meyer** a. a. O., S. 18.

3) **Wehrmann** a. a. O., S. 76.

4) **Kohl** a. a. O., S. 59.

zu führen; unter diesen sind namentlich Kölner Weinhändler zu verstehen oder, wie sie damals genannt wurden, „die Gäste vom Rhein“. Die Weinherren hatten auf dem Markte oder auf dem Rathause die Weine zu probieren und auszuwählen. Später stellten die Kölner Kaufleute ihre Fahrten ein, da die hansischen Weinkaufleute selber an den Rhein zogen, um ohne Mittelspersonen direkt an der Quelle ihre Bedürfnisse zu decken. In Bremen hat es scheinbar früher nur einen Weinherrn gegeben; 1400 werden zuerst zwei mit Namen aufgeführt. Seitdem gab es auch Stallherren für den Marstall der Stadt, Fischherren für den Fischfang auf der Weser und Mauerherren als Inspekteure des Befestigungswesens. Die Institution der Weinherren ist eine durchgängige Erscheinung in den Hansestädten des nördlichen Deutschlands, sie lassen sich beispielsweise nachweisen in Hamburg, Hildesheim und Wismar.

In Hamburg kommen Weinherren, von Anfang an zwei an der Zahl, zuerst 1356 vor [1]); ihre Stellung war eine sehr angesehene, da sie dem Range nach gleich hinter den Kämmereiherren kamen. In Hildesheim hielt sich der städtische Weinhandel sehr lange in den Händen der Geistlichkeit, die ihn in ihrer Domschenke betrieb und von Domherren aus ihrer Mitte heraus verwalten ließ. Um 1300 legte der Rat selbst einen Weinkeller an [2]). Der Domkeller erfreute sich aber noch mancher Privilegien; wichtig war die Abgabefreiheit von verkauftem Wein. Später, im Jahre 1303, verpflichtete sich das Domkapitel, keine Weintavernen mehr zu halten [3]), dafür behielt es die Abgabefreiheit und bekam die Erlaubnis zum Fremdenverkehr in seinem Keller. In die Zeit von 1360 bis 1380 fällt die Bildung des sogenannten Weinamtes, das aus vier Domherren bestand. Diese Domherren hießen dann Weinherren; sie hatten vor allem Kauf und Verkauf unter sich, ferner die Rechnungsbücher des Weinschenken und die Schlüssel zu den Kellern. Im Vergleich zu Bremen und Lübeck waren ihre Befugnisse nicht so ausgedehnt; während in Bremen und Lübeck der Rat eigentlich nur dem Namen nach die vorgesetzte Behörde bildete, hatte das Domkapitel in Hildesheim manche Gerechtsame in Händen behalten; bei ihm stand die Wahl des einzukaufenden Weines, vor allem die Feststellung des Preises und die Anstellung der Weinschenken. Die Hildesheimer Weinherren stehen mehr auf der Stufe der Kellermeister des Lübecker oder Bremer Kellers. Von

1) Koppmann, Kämmereirechnungen der Stadt Hamburg, Bd. VII, S. 54.
2) Janicke, Das Weinamt der Domherren von Hildesheim, S. 275.
3) Janicke a. a. O., S. 277.

den Beamten des Kellers erlangte der Weinschenk mehr und mehr eine einflußreiche Stellung; ursprünglich einfacher Küfer und Zapfer, schwang er sich im Jahre 1381 bis zum Pächter auf mit größter Selbständigkeit; dem Domkapitel war noch die Preisbestimmung vorbehalten. Von einer Verpachtung des Kellers war um diese Zeit in Lübeck oder Bremen noch nicht die Rede. Auch für Wismar[1]) ist das Amt eines Weinherren aus dem Jahre 1338 urkundlich beglaubigt[2]); ebenso werden im Jahre 1341 Weinherrn aus Wismar namentlich angeführt.

Die Verwaltung eines Ratsweinkellers gehörte zu den angesehensten Offizien, denn die Herren waren dem Rate direkt verantwortlich. In Hamburg hatten sie ihm alle Vierteljahr einen Rechenschaftsbericht vorzulegen. Zur Unterstützung der Weinherren stand eine ganze Schar von Unterbeamten zur Verfügung. An der Spitze des Kellers, unmittelbar unter den Weinherren, stand der Kellerhauptmann, in Bremen auch Schenk genannt. Hier scheint man nicht von Anfang an wie in Lübeck einen besoldeten Kellerhauptmann gehabt zu haben; vielmehr ist hier schon frühzeitig im Gegensatz zu Lübeck und Hamburg die Verpachtung angewandt worden, über die in einem alten Bremer Statut aus dem Jahre 1400 berichtet wird[3]). In Lübeck trat der erste Pächter erst am 14. März 1666 sein Amt an[4]). Für Hamburg kann eine Verpachtung nach 1565 angesetzt werden. Im Jahre 1604 wurde jedenfalls eine Verordnung des Rates öffentlich angeschlagen, nach der demjenigen der Keller mit allen Gerechtsamen überlassen werden sollte, der am meisten dafür bieten würde[5]). Der Grund der Verpachtungen lag meistenteils in finanziellen Schwierigkeiten des Rates; wie wichtig ihm aber das freie Verfügungsrecht über seinen Keller war, zeigt die Tatsache, daß Verpachtung und Eigenverwaltung oft miteinander wechseln, so z. B. in Lübeck[6]). Oft verpachteten die Pächter den Keller wieder weiter; das oben genannte Statut von 1400 berichtet, daß der Pächter Hermann Hemelingk den Keller gleich an zwei andere Bremer Bürger, Herberde Dukelen und Johann von Lese, weiterverpachtete. Ein vom Rat fest angestellter Beamter findet sich in Bremen erst im Jahre 1595, der vom Rat den Titel Weinmann erhielt.

1) Mecklenburg. Urkundenbuch. IX, Nr. 6304.
2) Koppmann, Beiträge zur Gesch. der Stadt Rostock, Heft 4, S. 2 ff.
3) Kohl a. a. O., S. 71.
4) Wehrmann a. a. O., S. 103.
5) Meyer a. a. O., S. 99.
6) Kohl a. a. O., S. 70.

Der Kellerhauptmann war die rechte Hand der Weinherren; später rückte er selber langsam in ihre Stellung ein, die Weinherren bildeten dann nur noch eine oberste Aufsichtsbehörde. Sie hatten sich in bestimmten Zwischenräumen durch Revisionen von der Richtigkeit der Verwaltung zu überzeugen. Unter der Aufsicht des Kellerhauptmanns standen alle Weine, sowohl diejenigen, die dem Rate gehörten, als auch diejenigen, die von Privaten eingelagert waren. Vor dem Antritt seines Amtes wurde er vom Rate beeidigt; in dem Eide sind seine Pflichten genau begrenzt[1]). Er war den Weinherren zu unbedingtem Gehorsam verpflichtet; ferner war ihm eigener Weinhandel verboten. Den Grund hierzu bildete die Erwägung, daß ein Weinhändler, der gleichzeitig das Amt des Kellerhauptmanns inne hatte, leicht zu Unterschleifen verführt werden konnte. Wenn dieser ferner neben seinem Amt auch sein Weingeschäft weiterführen durfte, so konnte er für seine Genossen eine drückende Konkurrenz werden, da ihm durch seine geschäftliche Stellung und durch seine Verbindungen mit den rheinischen Weinkaufleuten eine ungleich bessere Übersicht über den Handel im allgemeinen und Verwertung seiner Beobachtungen gegeben war. Dieser Vorteil wäre namentlich dann für ihn in Betracht gekommen, wenn er im Auftrage des Rates jährlich an den Rhein reiste, um dort mit den Kölner Kaufleuten Weinlieferungen abzuschließen. Auch die Annahme von Geschenken war ihm verboten. Sein Lohn stellte sich jährlich auf 50 Mk., außerdem jeden Freitag 6 Schillinge; dazu kam der Nießbrauch aus dem Erlös der leeren Fässer, die er auf eigene Rechnung verkaufen durfte. Dafür hatte er aber Licht und Kohlen für den Keller zu liefern; immerhin wird bei dem großen Verbrauch an Fässern noch eine ansehnliche Einnahme für ihn abgefallen sein, zumal da er von jedem Faß 2 Pfennige Lagermiete und beim Verkauf 8 Pfennige Zapfgeld erhielt[2]). Ferner hatte er für Wohnung und Beköstigung seiner Gesellen zu sorgen; Brot und Bier erhielt er dazu von der Stadt geliefert, außerdem für jeden Knecht wöchentlich eine Mark Kostgeld.

Dem Kellerhauptmann standen zur Bewältigung des Zapfgeschäftes und der Rechnungführung Unterbeamte und Diener zur Verfügung. In Lübeck waren es vier: ein Binder, ein Schreiber und zwei Zapfer. Der Einheitlichkeit halber mag sich die Darstellung vorläufig auf den Lübecker Keller beschränken; über den Hamburger Keller sind nur äußerst spärliche Nachrichten vorhanden, und was

1) Wehrmann a. a. O., S. 81.

2) Wehrmann a. a. O., S. 79.

überliefert ist, fällt zum größten Teil in nachhansische Zeit. Dem Binder war die Aufsicht über die Fässer zugewiesen; er hatte darauf zu achten, daß sie in gutem Zustand blieben, und die Bearbeitung des Weines zu besorgen. Seine Tätigkeit war ebenfalls in einem Eide zusammengefaßt[1]): Er verpflichtete sich zu guter Pflege des Weines und zu einem gerechten Zapf für Arme und Reiche. Die eingegangenen Gelder hatte er zu verwalten. Eigener Weinhandel und Zapfen unter der Hand war auch ihm untersagt. Der Binder erhielt jährlich 20 Mk., seit 1564 das Doppelte[2]). Als besondere Einnahme war ihm die Fabrikation von Lecheln, hölzernen Gefäßen mit einem Inhalt von 10—12 Stübchen, gestattet, die ihm der Kellerhauptmann jährlich abzugeben hatte. Diese Lecheln durfte er für 3 Schillinge das Stück verkaufen. Der Schreiber hatte zusammen mit dem Kellerhauptmann die schriftlichen Arbeiten zu besorgen und die Rechnungsbücher zu führen; als Lohn erhielt er 6 Mk. jährlich. Die Zapfer endlich besorgten den Weinzapf; von ihnen verzapfte der eine ausschließlich Rheinwein, während der andere, der auch der Malvasierzapfer hieß, den Zapf der spanischen und der französischen Weine unter sich hatte. Ihr Lohn betrug 5 Mk. jährlich, daneben waren sie auf gelegentliche Trinkgelder der Gäste angewiesen, ferner gehörten ihnen die abgebrannten Lichtstümpfe und das von den Kronen heruntergeträufelte Wachs, sowie der von den Gästen stehengelassene Wein; letzterer natürlich nur zur eigenen Konsumtion. Als Gratifikation erhielten sie Freitags 1 Schilling, Weihnachten 3 Schillinge.

Neben diesen 4 Gesellen waren noch zwei sogenannte Kohlengreven angestellt, denen die Heizung und Reinigung des Kellers oblag; außerdem zu anderen Dienstleistungen noch vier Diener, die auch Sklaven oder Schlaven genannt wurden. Bei Eröffnung des Kellers, im Winter um 8 Uhr, im Sommer um 7 Uhr, hatten sämtliche Angestellte zur Stelle und den ganzen Tag bis zum Schluß, der gewöhnlich zwischen 8 und halb 9 Uhr stattfand, im Keller anwesend zu sein. Der Schreiber war nachmittags von 2—4 Uhr frei; der eine Zapfer hatte von 1—3, der andere von 3—5 Uhr eine Mittagspause.

Diese Organisation des Lübecker Kellers trifft mit geringen Ausnahmen auch für den Bremer Keller zu und kann auch für den Hamburger Keller vorausgesetzt werden, von dem über diesen Zweig der Verwaltung keinerlei Nachricht vorhanden ist.

---

1) Wehrmann a. a. O., S. 82.
2) Wehrmann a. a. O., S. 80.

Zum Unterschied von Lübeck waren in Bremen die Pflichten des Kellerhauptmanns zahlreicher[1]. In Bremen genoß er eine außerordentliche Vertrauensstellung: Er hatte die sämtlichen eingehenden Gelder anzunehmen; überhaupt war ihm beim Abschluß aller großen Geschäfte völlig freie Hand gelassen. Er hatte die ganze Aufsicht über den Keller und sich von der Ausführung seiner Anordnungen persönlich zu überzeugen; ferner die Auffüllung der Weine zu überwachen und auf alle vorkommenden Unregelmäßigkeiten ein wachsames Auge zu haben. Auch die Gefäße und Krüge standen unter seiner Aufsicht, für deren Richtigkeit und Reinheit er verantwortlich war. Waren Herren des Rates im Keller anwesend, so hatte er sie persönlich zu bedienen. Allgemein lag die Verwaltung des Kellers in Bremen vielmehr beim Kellerhauptmann als in Lübeck; so fällt in Lübeck die Aufsicht über die Krüge, Maße und Gewichte ausschließlich dem Binder zu, während sie in Bremen zum Verwaltungsbereich des Kellerhauptmanns gehörte. Der Kellerhauptmann wurde für damalige Zeiten außerordentlich gut bezahlt, so daß die Kellerhauptleute wie die Herren lebten und sich öfters vom Rate wegen ihres prunkvollen Auftretens Verweise gefallen lassen mußten. Unter den Angestellten des Bremer Kellers ist der Weinrufer bemerkenswert, ein Amt, das in Lübeck nicht bekannt war; vielleicht verdankte er seine Entstehung dem Verkehr mit den Kölner Kaufleuten. Er hatte die frisch in die Stadt importierten Weine öffentlich auszurufen. Im Gegensatz zu Köln war er in Bremen ein städtischer Beamter, nicht Privatgesinde der Zapfer oder Wirte. Schreiber werden aus Bremen nicht genannt, die Urkunden sprechen nur von „Knechten des Weinkellers“. Für alle diese speziellen Ämter hatte der Kellerhauptmann aufzukommen.

Die zweite Eigentümlichkeit im Weinhandel der nordischen Hansestädte ist die Monopolisierung des Weinverkaufes. Während in Köln der Zapf und Weinverkauf abhängig war von der Zugehörigkeit zur Weinbruderschaft und der Zahlung der vorgeschriebenen Akzise, blieb in Bremen und Lübeck der ganze Handel bis zum Übergang in die Hände des Konsumenten direkt unter der Kontrolle des Rates. In Köln wurde der Handel von der Stadt überwacht, in den Hansestädten Norddeutschlands dagegen selbst betrieben.

Natürlich bezog sich das Monopol nur auf den Detailhandel in der Stadt[2]; im Verkehr mit dem Ausland, das gleich jenseits der

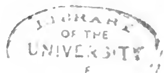
---

1) Kohl a. a. O., S. 75 ff.
2) Kohl a. a. O., S. 13.

Stadt begann, stand dem Bürger die Erlaubnis zum Weinhandel viel unbegrenzter offen wie in Köln. Das Rhein- und Moselweinmonopol kann für alle Keller der norddeutschen Hansestädte angenommen werden; für Lübeck, Bremen und Hamburg steht es urkundlich fest. Die Einrichtung des Monopols hängt ebenso wie die Entstehung der städtischen Ratskeller mit der Einrichtung der Marktpolizei zusammen; um den Wein möglichst vor Fälschungen zu bewahren und den Konsumenten ein reines Getränk garantieren zu können, stellte der Rat den Weinverkauf unter seine Aufsicht und nahm den Vertrieb in die Hand. Besonders wurden die Landweine und die feinen fremden Weine getrennt, da bei ihm die Gefahr der Vermischung vorlag. Meistenteils hatte der Rat ein Monopol auf fremde Weine, während er die Landweine an Private überließ. In den mittel- und süddeutschen Städten bildete sich ein Monopol auf alle fremden Weine aus, während im Norden das Monopol auf Rheinwein beschränkt blieb, da dieser; so lange der Weinhandel von den rheinischen Händlern abhängig war, die einzige gangbare Weinsorte bildete. Als später im Norden ungefähr um die Wende des 13. Jahrhunderts auch die ausländischen Weine Eingang fanden, blieben diese von dem Monopol befreit; einmal, weil die Konsumtion sich immer in bescheidenen Grenzen hielt, und zweitens auch deshalb, weil die Freimachung der einzelnen Handelszweige von den Vorschriften des Rates schon große Fortschritte zu machen begann.

Da die Keller in der Stadt das Zapfmonopol besaßen, so ergab sich hieraus die Gelegenheit, auch mit der Umgebung der Stadt Weinhandel anzuknüpfen. Gewöhnlich folgte der städtische Binnenhandel den Straßen, auf denen früher die Weinkaufleute vom Rhein gezogen waren. Nach den Angaben in den Urkunden nahmen die Wege, auf denen Wein zu Lande nach Lübeck und Bremen gebracht wurde, ungefähr folgende Richtung: Von den oberdeutschen Städten Nürnberg und Augsburg ging der Weg über Bamberg, Koburg, Erfurt, Braunschweig nach Lübeck und Bremen [1]). Zwischen Bremen und Braunschweig wurde schon 1256 ein Vertrag geschlossen [2]) zur Sicherung der beiderseitigen Handelsreisenden; ein Schiffahrtsvertrag zwischen beiden Städten ist schon vom Jahre 1227 bekannt [3]). Im Jahre 1376 wurde derselbe erneuert. Diese Schiffahrtsverträge sind darum wichtig, weil der Weinhandel über Erfurt bis Braunschweig zu Lande vor sich ging;

1) Hüllmann, Das Städtewesen des Mittelalters, Bd. I, S. 391.
2) Bremisches Urkundenbuch, I, Nr. 269.
3) Bremisches Urkundenbuch, I, Nr. 146, III, Nr. 490.



in Braunschweig benutzte er Flußläufe und gelangte mit Benutzung der Oker und Aller in die Weser. In einem Vertrage waren Braunschweig und Bremen übereingekommen, die Oker auf gemeinsame Kosten schiffbar zu erhalten. Auf diesem Wege gelangten die Waren aus dem Orient und aus Oberitalien nach den nördlichen Hansestädten: vermutlich folgte der Wein derselben Richtung, doch läßt sich dies urkundlich nicht feststellen. Gegen Ende des Mittelalters kam als Knotenpunkt des westlichen Deutschlands Frankfurt a. M. auf. Von Frankfurt gingen direkte Weintransporte nach Lübeck und Bremen. Hierfür liegen auch urkundliche Nachrichten vor: im Jahre 1459 beklagt sich der Rat von Frankfurt bei dem Herzog Friedrich von Braunschweig-Lüneburg [1]), daß ein Frankfurter Weintransport, nach Lübeck bestimmt, bei Nörten überfallen sei; dabei gingen „ein Faß und zwei Fäßchen Wein, in Matten gebunden“ verloren. Diese Weintransporte gelangten durch die heutigen Provinzen Hessen und Westfalen an die Elbe und dann weiter nach Lübeck, das namentlich mit Westfalen seit alters her in äußerst regem Handelsverkehr stand [2]); teils gingen sie ganz zu Lande, teils benutzten sie kleinere Wasserläufe. In Frankfurt ging der für den Norden bestimmte Wein zu Schiff nach Köln; dies war der weitaus beliebteste Weg, wenn auch manche Behinderungen auf ihm vorhanden waren. Nach urkundlichen Berichten kam in der Häufigkeit der Benutzung nach dem Seeweg der obengenannte Weg durch Hessen und Westfalen in Betracht [3]). Diesen Weg gibt auch ein Geleitsbrief des Frankfurter Rates an, den er einem Bürger zum Transport einer Sendung Wein ausstellt; derselbe hatte 4 Fuder Wein auf drei Wagen verladen, ein interessanter Beleg für die große Ausdehnung der Weintransporte zu Lande.

Allmählich hatten sich Lübeck und Bremen für ihre benachbarten Landschaften zu Einkaufsplätzen für Wein herausgebildet. Namentlich Meklenburg bezog seine Weine nach dem Verfall seiner heimischen Produktion aus Lübeck. Der Rat von Wismar ist öfters Kunde des Lübecker Ratskellers; mit Schleswig [4]) und Oldenburg unterhielt Bremen Handelsbeziehungen in Gestalt von Weinlieferungen [5]). Allgemein konnte der Pächter des Bremer Kellers 1547 von sich sagen, daß „er die anstoßenden Nachbarn und Städte versorgen und verhelfen könne“. Neben

1) Hans. Urkundenbuch, VIII, Nr. 797.
2) Mollwo, Die ältesten Lübecker Zollrollen, S. 42.
3) Lübecker Urkundenbuch, X, Nr. 112.
4) Bremisches Urkundenbuch, I, Nr. 419.
5) Kohl a. a. O., S. 181.

der handelspolitisch wichtigen Stellung von Lübeck als Durchgangsplatz für den Seeverkehr nach der Ostsee und Bremens als Eingangstor für den Handel von der Nordsee nach dem Binnenland tritt Hamburg mehr zurück. Von Bedeutung für den Durchgangshandel ist es im engen Anschluß an Lübeck namentlich für den Landhandel, weniger für den Seeverkehr. Für Hamburg war die Verbindung mit Lübeck die Hauptverkehrsader in seinem ganzen Handelsgetriebe[1]; in zweiter Linie die mit Lüneburg. Auch auf diesem Wege kam der Wein nach Hamburg; schon im Jahre 1278 wird in einer Lüneburger Zollrolle Weinhandel nach Hamburg erwähnt[2]. Auf den Wegen von Hamburg ins Lauenburgische und nach Norden, ins Schleswigsche, ist Weinhandel nicht nachweisbar. Die Haupteinfuhr von Wein fand zur See statt, über die aber erst in nachhansischer Zeit die hamburgischen Schifferbücher reichliche Auskunft geben[3].

Der Weinhandel in der Stadt gestaltete sich nach Ankunft des Weines folgendermaßen; In Lübeck wurde in der Behandlung des Weines, der zu Schiffe in die Stadt kam, gegen den, der zu Lande importiert wurde, ein Unterschied gemacht[4]; Wein, der zu Schiffe kam, konnte sofort in die Keller gebracht werden, dagegen mußte der auf dem Landwege importierte Wein erst durch die Weinherren untersucht werden. Weshalb diese verschiedene Behandlung des Weines stattfand, ist nicht nachweisbar; im Jahre 1504 wurde diese Anordnung denn auch beseitigt[5]. Der fremde Weinhändler mußte seine Ware zuerst an der Holstenbrücke ausladen; dann hatte er sich zu den Weinherren zu begeben und sie den Wein versuchen zu lassen. Von der Entscheidung der Weinherren hing dann die Einlagerung ab. Für die Lagerung war eine Miete zu entrichten, und zwar für jedes Faß, unbeschadet seiner Größe und der Dauer der Lagerung, 26 Pfennige; beim Verkauf des Weines mußten 16 Pfennige Zapfgeld entrichtet werden.

Die Einlagerung von Wein stand jedermann frei; es wurden dann an jedes Faß zwei Schlösser gelegt, zu denen der eine Schlüssel im Besitz des Kellerhauptmanns, der andere im Besitz des Einlegers verblieb. Das Anstecken eines Fasses hing von der Erlaubnis der

1) Zeitschr. d. Vereins für Hamburg. Gesch., Bd. VI, S. 413.

2) Hans. Urkundenbuch, I, Nr. 808.

3) **Baasch**, Hamburgs Seeschiffahrt i. d. Zeitschr. d. Vereins f. Hamb. Gesch., Bd. IX, S. 347 ff.

4) **Wehrmann** a. a. O., S. 79 ff.

5) **Wehrmann** a. a. O., S. 83.

Weinherren ab; war das Faß einmal angesteckt, so mußte es auch ganz ausgeschenkt werden. Auch in Bremen hatten die fremden Händler ihren eingeführten Wein zuerst den Weinherren vorzulegen, da diese, nachdem sie ihn probiert hatten, das Vorkaufsrecht für den Ratsweinkeller vor den Bürgern geltend machen konnten. Erst dann stand es den Händlern frei, den Wein in der Stadt zum Verkauf auszubieten, und zwar „nach Rate des Rates“, wie es in der Weinordnung von 1370 heißt[1]); das ist so zu verstehen, daß der Rat den Verkauf kontrollierte. Bürger, die Wein gekauft hatten, hatten denselben für sich zu verwenden; Weiterverkauf, im ganzen oder in kleinen Quantitäten, war ihnen untersagt[2]). Durch diese Maßnahmen blieb das Monopol in jeder Hinsicht gewahrt. Dem Bürger war jedes Handelsgeschäft mit fremden Kaufleuten untersagt; im Übertretungsfalle hatte der Händler außer der Konfiskation seiner Ware noch 5 Mark Strafe zu zahlen Nur der Zapf der sogenannten kurzen Weine war dem Bürger gestattet

In dem strengen Rheinweinmonopol der nordischen Städte trat im Laufe des 16. Jahrhunderts insofern eine Änderung ein, als in Lübeck um diese Zeit einzelnen Bürgern der Zapf von Rheinwein in beschränktem Maße freigegeben wurde. In Bremen wurde mit dieser Institution schon durch das Weingesetz von 1489 gebrochen[3]). In demselben Jahre wurde auch der Zapf der heißen Weine, Romanie und Malvasier erlaubt; es durften aber jährlich nur 3 Boten Malvasier und 1 Bote Romanie von den einzelnen Bürgern verzapft werden[4]). Durch die genaue Ausübung des Rheinweinmonopols war die Organisation des städtischen Weinhandels sehr vereinfacht; die ganze ausgedehnte Kontrolle, die in Köln durch die Dezentralisierung des Zapfes bedingt war, fiel hier fort und der Ratskeller blieb der Mittelpunkt des gesamten städtischen Weinhandels. Das Monopol bildete für den Rat eine gute und vor allem regelmäßige Einnahmequelle, denn getrunken wurde in den Städten des Mittelalters auch in Zeiten tiefster wirtschaftlicher Depression; daneben leiteten ihn aber auch Gesichtspunkte sanitärer Natur. Durch die Übernahme des Monopols allein glaubte der Rat noch nicht sicher genug für die Reinheit des Weines haften zu können, darum erließ er außerdem eine große Zahl von Verordnungen gegen Weinverfälschung.

1) Kohl a. a. O., S. 19.

2) Oelrichs, Vollständige Sammlung alter und neuer Gesetzbücher, Statut III, S. 20.

3) Kohl a. a. O., S. 21.

4) Oelrichs a. a. O., S. 478. Statut LXVI.

Der Kampf gegen die sogenannten „Weinschmierer" wurde mit Unterstützung des Rates der einzelnen Städte von der Gesamthanse auf ihren Hansetagen systematisch geführt. Eine gemeinsame Aktion gegen diese Verfälschungen setzte der Hansetag von 1417 ins Werk durch eine Botschaft an die Städte Köln, Bingen, Frankfurt und Straßburg, worin er ihnen befahl, „man solle den Wein so lassen, wie Gott ihn habe wachsen lassen und nicht anders" [1]). Die Verfälschungen von Wein im Verkehr mit Rußland und Polen sind schon berührt worden [2]); sie wurden aber nicht nur für den Verkehr ins Ausland vorgenommen, sondern auch beim Binnenhandel ganz ungeniert betrieben. So beklagte sich 1383 eine Versammlung zu Lübeck, daß die Fässer des Gubenschen Weines zu klein seien, und wandte sich beschwerdeführend an die Zentralpunkte des Gubenschen Weinhandels, Guben, Frankfurt a. O. und Krossen [3]). Namentlich aber in Köln hat die Weinpanscherei in hoher Blüte gestanden. Flandrische Urkunden sind voller Klagen über Kölnische Weinverfälschungen [4]): Um das Übel an der Wurzel zu fassen, richtete Köln im Jahre 1451 ein großes Rundschreiben an die Städte Antwerpen, Dortrecht, Kampen, Deventer, Arnheim, Nymwegen, Züphten, Wesel und Duisburg [5]); es verlangt in dem Schreiben Maßregeln gegen die sogenannte Pulverung des Weines und erläßt Verwarnungen an die oberländischen Städte. Zustimmend antworteten Deventer und Utrecht, die sich aber von der Verwarnung der oberländischen Städte nicht viel versprachen. Ob sich dieses gemeinsame Vorgehen der rheinischen Hanse wiederholt oder ob es zur Besserung der Weinverhältnisse beigetragen hat, ist aus dem vorhandenen Urkundenmaterial nicht ersichtlich. Es wird allerdings von Bestrafungen berichtet, die vielleicht als Folge dieses Vorgehens anzusehen sind. In Arnheim und Züthen wurden Geldstrafen eingeführt, auch soll die Strafe des Räderns in einzelnen Fällen angewandt worden sein. Im übrigen hatten die mit Wein handelnden Städte ihre eigene Gesetzgebung für Weinpanscherei.

In Bremen suchte man den Verfälschungen der Wirte dadurch zu begegnen, daß der Rat, analog den Verhältnissen in Köln, die Zusammenlagerung von verschiedenen Weinen untersagte; dieses Ver-

1) Wehrmann a. a. O., S. 97, Anmerkung.
2) Hans. Urkundenbuch, V, Nr. 516.
3) Hanserzesse, 1. Abt., II, Nr. 266, § 19.
4) Hans. Urkundenb., VIII, Nr. 1046.
5) Hans. Urkundenb., VIII, Nr. 82.

bot datiert aus dem Jahre 1596[1]), als sich mit dem Anwachsen des Weinversandes nach Bremen neben den französischen und spanischen Weinlagern dort auch Rheinweinlager aufgetan hatten.

2. Die Weinakzisen.

Neben dem Rheinweinmonopol genoß der Rat als zweitwichtige Gerechtsame die Erträge aus der in den Hansestädten viel verbreiteten Weinakzise.

Die Weinakzise war eine Abgabe der Konsumenten an den Rat; man kann sie am ehesten mit einer Verbrauchssteuer identifizieren. In Wismar hieß diese Akzise auch Weinkaufspfennig; die städtischen Pächter der Weinverkaufsbuden hatten von jedem verkauften Stück Wein den Weinkaufspfennig zu entrichten, der zum Amtseinkommen der Ratsherrn gehörte.

Über die Besteuerung des Weines liegen genauere Nachrichten aus Bremen vor. Man unterschied bei den einzelnen Abgaben das Bodengeld[2]), die Weinakzise[3]), die Weinkonsumtionsabgabe[4]) und die Weinkranzgerechtigkeit[5]). Von diesen Abgaben fallen in die Zeit unserer Betrachtung nur das Bodengeld und die Weinakzise; die drei anderen kommen erst seit der Mitte des 15. Jahrhunderts vor. Nach Kohl soll das Bodengeld von einem Gefäß mit „2 Böden“ erhoben werden, also von einem Faß im Gegensatz zu Flaschen und Krügen. Besser erscheint die Deutung „Bodengeld“ als abgeleitet von „Bothe“; denn Bothenzoll kommt schon früh in Bremen vor[6]). Der Gegensatz von Faß zu Krügen und Flaschen ist deshalb unglücklich gewählt, weil man sich dieser Gefäße zu jener Zeit so gut wie niemals bediente. Deshalb blieben auch Flaschen und Krüge von dem Bothengeld befreit, da sie nur in geringer Anzahl vorkamen und wohl nur zur Verproviantierung des Schiffes dienten.

Das Bothengeld ist noch als eine sehr rohe Besteuerung anzusehen. Man kann es auch als eine Art Stapelrecht auffassen; durch Zahlung der Abgabe sollte das Auslegen des Weines auf dem Stapel sozusagen abgelöst werden; die beste Deutung ist vielleicht, in dem Bothengeld eine Verbrauchssteuer im mittelalterlichen Sinne zu sehen.

---

1) Kohl a. a. O., S. 27.
2) Kohl a. a. O., S. 41.
3) Kohl a. a. O., S. 42.
4) Kohl a. a. O., S. 50.
5) Kohl a. a. O., S. 53.
6) Hans. Urkundenb., I, Nr. 223.

Es war eine Torakzise, auf den Hafen übertragen. Wie von allen Lebensmitteln an den Stadttoren eine feste Abgabe zu entrichten war, so war auch der Wein für jedes Faß mit einer Steuer von vier Groschen belegt.

In steuertechnischer Hinsicht ausgebildeter war die Weinakzise[1]). Sie wurde von Weinen erhoben, die zu Lande oder zu Wasser an die Stadt kamen; dabei waren alle Arten von Gefäßen in die Besteuerung eingeschlossen. Anfangs wurde nur Rheinwein von der Akzise betroffen; die Weinkaufleute vom Rhein hatten nach einer Verfügung aus dem Jahre 1420 von jedem Ohm Wein 8 Grote Akzise zu zahlen[2]). Dieser Satz bezog sich auf Rheinwein, der in der Stadt verzapft werden sollte; dagegen hatte Wein, der für den Keller bestimmt war, nur 4 Grote Akzise zu zahlen. Später scheint jede Art von Wein zu der Weinakzise herangezogen zu sein; denn in einem Statut von 1450 heißt es ausdrücklich, daß „niemand von den Bürgern den Weinherrn mit seiner Akzise entgehen soll“. 1489 findet sich auch eine genaue Festsetzung der Abgabe für den Zapf ausländischer Weine seitens der Bürger[3]): von jeder Bote Malvasier oder Romaniewein hatte der Zapfer vor dem Auflegen 3 Mark zu entrichten. In der Folgezeit wurde die Weinakzise mehrfach erhöht, bis sie 1617 sogar die Höhe von 6 Gulden für jedes Ohm erreicht hatte. Die Weinakzise wurde im 15. Jahrhundert nicht vom Keller, sondern von den sogenannten Mauerherrn[4]) eingefordert, d. h. von dem Teil des Rates, der die Verwaltung des städtischen Verteidigungswesens unter sich hatte. Erst im 16. Jahrhundert flossen die Einkünfte aus der Weinakzise in die Kasse des Ratsweinkellers.

Die Konsumtionsabgabe war eine Verbrauchssteuer im modernen Sinne und ward bei finanziellen Notlagen als Zuschlag zum Bothengeld erhoben.

In der Bremer Weinkranzgerechtigkeit endlich kehrt die Kölner Sitte wieder, daß jeder, der Wein für sich zapfen wollte, einen Maien oder Weinkranz über seiner Tür aufhängen mußte; vorher hatte er die Erlaubnis der Weinherrn einzuholen und die Abgabe für den Kranz zu zahlen. Mitte des 15. Jahrhunderts betrug der Kaufpreis für einen Kranz 14 Taler. Je mehr Weinsorten ein Zapfer ausschenken wollte, desto mehr Kränze hatte er zu bezahlen. Endlich

1) Kohl a. a. O., S. 42.
2) Kohl a. a. O., S. 43.
3) Oelrichs a. a. O., S. 662, Nr. XLIII.
4) Kohl a. a. O., S. 43.

gingen auch alle Strafgelder, die für Übertretungen der verschiedenen Weinordnungen erhoben wurden, an den Ratsweinkeller. Strafbar war vor allem der Zapf von Rheinwein, wenn er nicht ausdrücklich erlaubt war. Der Private, der gegen diese Vorschrift verstieß, hatte 5 Mark zu zahlen, außerdem wurde ihm sein Wein konfisziert[1]; ebenfalls strafbar war die Zubereitung von Gewürzweinen[2]) und der Verkauf von Branntwein[3]). Auf beide Vergehen war eine Strafe von 10 Mark gesetzt.

Aus Lübeck sind über das Steuerwesen bei weitem nicht so präzise Nachrichten zu erhalten; gleichwohl ist anzunehmen, daß diese Spezialisierung der Abgaben auch für Lübeck zutraf. Sicher ist, daß auch in Lübeck der Ratsweinkeller von jedem eingeführten Wein eine Weinakzise erhob[4]). Selbstverständlich war der Gebrauch falscher Maße im Weinhandel strengen Strafen ausgesetzt; der Übertreter hatte 6 Solidi zu zahlen.

Ein weiteres Vorrecht oder eine Verpflichtung des Ratsweinkellers bestand in der Darreichung von Ehrenweinen[5]), sowie in Gratifikationen an den Magistrat und Auserwählte der Bürgerschaft. Die Institution der Ehrenweine findet sich auch im Norden überall verbreitet, erwähnt sei nur Lübeck, Hamburg, Bremen und Lüneburg. Von ihnen zu unterscheiden sind die Herren- und Offizialweine, die als Beitrag zum Gehalt der Ratsherren gegeben wurden, während die Ehrenweine fremden Herren und Gästen „zum Splendeur der Stadt" dargebracht wurden. Ihren Ursprung haben die Offizialweine in der Anwendung von Naturallohn zur Zahlung von Arbeitsleistungen: diese Gewohnheit ging bis in die höchsten Beamtenstellen hinauf. So ließ der Graf Wilhelm von Holland Wein in der Form einer täglichen Abgabe jedem seiner Räte zum Nachttrunk zukommen, nicht als Gratifikation, sondern als Teil ihres Gehaltes.

Die Ehrenämter, die der Rat der Hansestädte seinen Mitgliedern zu verleihen pflegte, waren meistenteils für diese mit großen Unkosten verknüpft, so daß sie gezwungen waren, bisweilen aus Privatmitteln zuzusetzen. Um dieses Defizit auszugleichen, erscheinen schon frühzeitig die Abgaben der Gewerbetreibenden an den Rat. Die Fischer

---

1) Oelrichs a. a. O., Nr. 4, S. 20.
2) Oelrichs a. a. O., S. 660, Nr. XXXVII.
3) Oelrichs a. a. O., S. 660, Nr. XXXIX.
4) Wehrmann a. a. O., S. 98.
5) Siehe oben S. 85.

hatten in Bremen Lachse und Neunaugen[1]) zu geben. die Schlachter Lämmer, die Bäcker zu Weihnachten und Ostern Brot. In Lübeck erhielten die Ratsmitglieder auf Rechnung des Ratsweinkellers Gänse, Fische, Zucker und andere Viktualien[2]). Zu den Speisen kamen bald die Getränke. In Bremen erhielt schon im Jahre 1398 jeder Ratsherr 12 Stübchen Wein zu Weihnachten[3]). Der Bürgermeister und die Ratsherren standen sich natürlich am besten. In Lübeck fand am 22. Februar, dem Tage, an dem die Ratsämter neu verteilt wurden, eine Weinausgabe an die Ratsherren statt: Bürgermeister und Weinherren erhielten drei Stübchen, alle anderen Mitglieder je ein Stübchen[4]). Ferner erhielt der Rat in Lübeck an zehn, in Bremen an zwölf bestimmten Tagen, meistens an den großen Feiertagen, bestimmte Weingeschenke, und zwar sollte der Bürgermeister immer das Doppelte von dem bekommen, was ein Ratsherr erhielt. In Lübeck hatte jeder Ratsherr, der in öffentlichen Angelegenheiten verreisen mußte, Anspruch auf ein Stübchen Wein für die erste Nacht in der Fremde: diese reichlich bemessene Spende hieß der Nachtwein. Dem Lübecker Nachtwein ähnlich ist der Bremer Sendewein, den man den Gesandten des Rates auf die Reise mitzugeben pflegte.

Eine sehr alte Einrichtung waren die Rechnungsmahlzeiten an den Tagen, an welchen die Ratsmitglieder die Rechnungen der einzelnen Ressorts ihrer Verwaltung durchgesehen hatten; zu diesen Mahlzeiten lieferte der Ratskeller unentgeltlich Wein. Das ausgegebene Quantum wurde aber für jeden genau bestimmt; immerhin erhielt jeder Teilnehmer ein bis zwei Stübchen Wein zugewiesen. Die Weinverteilung beschränkte sich aber nicht allein auf den Rat, sondern erstreckte sich auf alle Teile der Verwaltung, auf die Syndici und Gerichtsassessoren, die Mauer- und Schulherrn; sogar der Scharfrichter samt seinem Deliquenten genoß diese Vergünstigung. In Hamburg durfte der Scharfrichter trotz seiner Unehrlichkeit im Ratskeller verkehren und mit anderen Bürgern in der sogenannten Henkerstube seinen Wein trinken[5]). In Bremen erhielten auch die Prediger Wein dafür, daß sie „für die richtige Überkunft der neuen Weine" vom Rhein nach Bremen auf den Kanzeln beteten[6]).

1) Kohl a. a. O., S. 188.
2) Wehrmann a. a. O., S. 92.
3) Kohl a. a. O., S. 189.
4) Wehrmann a. a. O., S. 92.
5) Beneke, Hamburgische Geschichten und Denkwürdigkeiten, S. 315.
6) Kohl a. a. O., S. 195.

Da man im Mittelalter Auszeichnungen nicht zu vergeben hatte, glaubte man durch die Darbietung von edlem Wein am besten zu verfahren. Solche Ehrenweingaben an gekrönte Häupter und Fürstlichkeiten kommen in Lübeck schon um 1300 vor; während in Bremen die Sitte des Ehrenweines erst später entstanden zu sein scheint. In Lübeck wurden die Gäste auf Grund einer Ordnung von 1504 [1]) nach Rang und Würden bewirtet, und zwar sollte erhalten: ein König 4 Ohm und Tags darauf 16 Stübchen, eine Königin $3^1/_2$ Ohm und Tags darauf 8 Stübchen; ein Kurfürst 12, ein Herzog 8 und so fort bis zum fremden Ratsschreiber herunter. Ebenso erhielten die zu einem Hansetage versammelten Abgeordneten der Hansestädte Sonntags eine bestimmte Menge Wein, abgesehen von den Gastmählern, die der Rat ihnen zu Ehren veranstaltete.

Kapitel VI.

Der Wein als Konsumtionsmittel.

Weinsorten. Weinpreise.

Es erübrigt zum Schluß, auf die im Mittelalter bekannten Weinsorten einzugehen.

Da die Kölner Kaufleute in den Urkunden als die ersten Weinhändler genannt wurden, so ist die Annahme berechtigt, daß der Rheinwein am frühesten seinen Einzug im nördlichen Europa gehalten hat [2]). Auch die alten Weinläger in Lübeck, Bremen und Braunschweig führen nur Rheinwein unter ihren Beständen an; die ausländischen Sorten wurden erst durch den Zwischenhandel der hansischen Kaufleute von Spanien nach England und den östlichen Teilen der Ostsee gebracht. Anfangs gingen unter dem Namen Rheinwein auch Mosel- und Elsässerwein; im Jahre 1433 werden in Bremen Händler vom Rhein mit Mosel- und Elsässerwein erwähnt [3]). Zu den Elsässerweinen kann vielleicht auch der Wein aus Burgund gerechnet werden; doch ist seine Stellung ungewiß, da er auch viel im Zusammenhang mit französischen Weinen

1) Wehrmann a. a. O., S. 89.

2) Hans. Urkundenbuch, I, Nr. 13; II, Nr. 252; III, Nr. 624; IV, Nr. 965, § 1, Nr. 980, § 1.

3) Oelrichs a. a. O., S. 478, Nr. LXVI.

vorkommt. Während die Mosel- und Elsässerweine zum Rheinweinmonopol gehören, nehmen die Frankenweine und mit ihnen allgemein die deutschen Landweine eine gesonderte Stellung ein; sie blieben dem Privathandel überlassen.

Eine Spezialisierung der Weine, namentlich der Rheinweine, ist erst im 16. Jahrhundert vor sich gegangen; vorher sprach man nur von weißen Weinen im Gegensatz zu den roten Weinen Frankreichs [1]) oder besseren oder geringen Weinen; unter starken Weinen sind immer die heißen Weine Spaniens und Griechenlands zu verstehen [2]).

In dieser Zeit erscheinen auch die Namen der zahlreichen deutschen Landweine, die Dresdener und die Meißener, die brandenburgischen und schlesischen mit dem Wein aus Guben an der Spitze, endlich die als „Kratzenberger“ verschrieenen Kasseler Landweine. Erst am Ende des 16. Jahrhunderts begann man den Wein nach dem Orte seines Wuchses und am Anfang des 17. Jahrhunderts nach den Jahrgängen zu unterscheiden [3]). Zur Zeit des hansischen Weinhandels ist von diesen Unterscheidungen noch keine Rede, und Spezialisierungen und Zeitangaben des Wuchses fehlen vollständig.

Zu den Bezeichnungen allgemeiner Art gehört der Ausdruck „kurze“ Weine oder cort win, der sich in den Urkunden des 15. Jahrhunderts außerordentlich oft findet. Über den Sinn des Wortes finden sich verschiedene Deutungen; einmal soll kurz gleich gering sein, und unter kurzen Weinen will man die große Zahl von deutschen Landweinen verstehen, Kohl setzt die kurzen Weine allein im Gegensatz zum Rheinwein [4]). Die sicherste Deutung des Ausdrucks ist vielleicht die, unter kurzem Wein den Wein aus Poitou zu verstehen [5]), denn in einer Gebührenordnung des Grafen Ludwig von Flandern im Jahre 1360 für den Handel der deutschen Kaufleute in Flandern findet sich in den verschiedenen Ausfertigungen an derselben Stelle der Ausdruck „kurzer Wein“ neben „Wein aus Poitou“. Französische Weine waren schon sehr früh in deutschen Landen geschätzt; am frühesten erwähnt finden sie sich in einer Zollrolle, die Herzog Johann I. von Sachsen für den Warenverkehr im Jahre 1278 erteilt [6]). Im hansischen Verkehr nach England erscheint französischer Wein noch früher; schon 1157

1) Hans. Urkundenbuch, IV, Nr. 488, 490.
2) Hans. Urkundenb., IV, Nr. 1018, § 8, 1034, § 1.
3) Kohl a. a. O., S. 102.
4) Kohl a. a. O., S. 106.
5) Hans. Urkundenb., III, Nr. 499; IV, S. 429, Anm.
6) Hans. Urkundenb., I, Nr. 807.

wird ihm von Heinrich II. von England gleiche Vergünstigungen auf dem Markt zu London zuerkannt wie den Rheinweinen[1]). Die im hansischen Handel ausschließlich vorkommenden Sorten waren die Weine aus Poitou, aus der Gasogne und aus Bordeaux. Für die Poitouweine war la Rochelle, für die Gascognerweine Bordeaux Ausfuhrhafen; doch bildete letzteres auch ein eigenes Produktionsgebiet. Der Poitouwein erscheint zuerst 1360 in den flandrischen Zollrollen[2]). Nach seinen zahlreichen Erwähnungen zu urteilen, genoß er eine große Verbreitung und bildete einen Hauptausfuhrartikel Niederburgunds[3]). An die Weine aus Poitou schließen sich die Gascogner Weine, die „Aschonyer", im Gebiete zwischen der Garonne und den Pyrenäen mit Bordeaux als Produktionsmittelpunkt. Im hansischen Handel erscheinen sie gleichzeitig mit den Weinen aus Poitou[4]). Auch der Gascogner Wein war weit verbreitet und bildete ein Hauptausfuhrartikel nach den Ländern der Ostsee[5]). In den Ratskellern von Lübeck und Bremen war er gern gesehen[6]). Neben diesen drei Sorten tritt der Wein aus Auxois mehr zurück, er hieß auch Asoye oder Osoye, aus der gleichnamigen Grafschaft[7]). Er kommt meistens im Gefolge der oben er- Sorten bei der Ausfuhr nach den Ostseeländern vor.

Neben den französischen Weinen nehmen die spanischen Weine eine ebenso wichtige Stellung im hansischen Handel ein; ihr Absatzgebiet erstreckte sich auf die Niederlande und England, erst in zweiter Linie auf die Ostseeländer. In den Ratskellern der Hansestädte gebrauchte man sie namentlich zur Herstellung von Mischungen, dem sogenannten Claret oder Lautertrank. Zu den am häufigsten genannten spanischen Weinen gehörte der Romenay oder Romanie und der Malvasier. Über den Romanie ist man lange im unklaren geblieben; schon die Schreibweise ist äußerst schwankend. Sein Ursprungsland soll nach Henderson die Romagnia in Italien oder die griechischen Inseln sein[8]); eine andere Auffassung verlegt ihn nach der kleinen Stadt Romania in Arragonien. Die schwankende Schreibweise läßt den Schluß zu, daß unter Romanie vielleicht spanischer und griechischer Wein ver-

1) Hans. Urkundenb., I, Nr. 13.
2) Hans. Urkundenb., III, Nr. 499.
3) Henderson, Geschichte der Weine, S. 184.
4) Henderson a. a. O., S. 196 ff.
5) Hirsch, Danzigs Handels- und Gewerbegesch., S. 91 ff.
6) Wehrmann a. a. O., S. 86.
7) Henderson a. a. O., S. 329.
8) Henderson a. a. O., S. 322 ff.

standen werden kann, denn griechische Weine kommen bisweilen im Hansehandel vor. Schon im Jahre 1392 werden sie in der Verordnung über den Gewerbebetrieb der Weinschröter in Brügge erwähnt[1]), woraus auf einen ständigen Handel mit griechischen Weinen geschlossen werden kann; ferner im Jahre 1453 als Importartikel in Holland[2]). Auch der Malevasier ist ein griechischer Wein; sein Ursprungsland ist Kanea und die Nachbarschaft des Ida[3]); auch in Lakonien, im südöstlichen Teile der Halbinsel Morea, wurde sein Anbau betrieben[4]). Von hier aus soll er sich über Cypern und die Provence verbreitet haben. Seine Schreibweise schwankt ebenfalls; in England nannte man ihn Melmesy[5]), in Deutschland Malmesyen, woraus man geschlossen haben will, daß die Deutschen über England mit dem Wein bekannt geworden sein sollen. Er erscheint nahezu gleichzeitig mit dem Romanie: zwei Jahre früher, 1390, kommt sein Name zuerst in einer Zollrolle aus Stralsund vor[6]). Von geringerer Bedeutung für den Ausfuhrhandel ist der Granadawein; er kommt nur im Zusammenhang mit den beiden ersteren vor. Eine eigentümliche Stellung nimmt der Rivoglio ein, der namentlich in England viel eingeführt wurde; er geht auch unter dem Namen Riboldi, vinum Pucinum, oder deutsch Reinfall. Nach Stieda[7]) hat man es bei dem Rivoglio mit einem Gattungsnamen zu tun für Wein, dessen Verbreitungsgebiet ursprünglich Kärnten und Istrien umfaßte; allgemein kann man unter Rivoglio einen italienischen Wein annehmen. Außer in England erscheint er auch im Handel mit Preußen, und auf dem Markt in Ulm war sein Name ebenfalls bekannt; danach erstreckte er sich über alle Handelsgebiete der Hanse.

Einem späteren Zeitraum gehören der Bastert und der Sekt an. Über die Art und den Ursprung des ersteren gehen die Meinungen ebenfalls sehr auseinander; er soll ein spanischer Wein und aus Rosinen hergestellt sein, nach anderen war er ein Mischwein, nach Art unserer Bowlen. Henderson hält ihn für einen Muskatwein[8]). Der Sekt ist noch jüngeren Ursprungs und fällt kaum mehr in die Epoche des hansischen Handels. Das Wort stammt aus dem französischen

1) Hans. Urkundenb., V, Nr. 83.

2) Ebenda, VIII, Nr. 290, § 1.

3) Henderson a. a. O., S. 265.

4) Henderson a. a. O., S. 271.

5) Kohl a. a. O., S. 111.

6) Hans. Urkundenb., Bd. IV, Nr. 1017.

7) Hansische Geschichtsbl., IV, Jahrg. 1889, i. d. Rezens. üb. Kunze, Hanseakten aus England, S. 225.

8) Henderson a. a. O., S. 330.

und bedeutet trockner Wein, d. h. aus trocknen Beeren gemacht, indem man die Beeren so lange am Stocke ließ, bis sie trocken geworden waren. Im hansischen Weinhandel kommt er nicht vor.

Der Vollständigkeit halber sind noch die sogenannten Gewürzweine zu nennen, die kein fertiges Handelsprodukt waren, sondern zu jeweiligem Gebrauch erst zusammengestellt wurden. Der berühmteste Gewürzwein war der sogenannte Klaret. Er wurde hergestellt, indem man gewöhnlichem Landwein Safran, Nelken, Zucker und Honig beimischte und die ganze Mischung zum Schluß durch einen Sack preßte; das Ganze nannte man den Lautertrank oder geläuterten Trank[1]). Diese Gewürzweine wurden aus großen Bechern getrunken, in deren Mitte sich ein durchlöcherter Raum zur Aufbewahrung von Gewürzen befand, falls dem Trinkenden der Wein noch nicht zu Dank gewürzt war. Dieser Wein erfreute sich bei seinen Zeitgenossen großer Beliebtheit; er ist „anmutig und schleckerhaftig", sagt Walther Ryff in seinem „Konfektbüchlein" von 1552[2]); vielleicht war es ein Bedürfnis beim Trinken des Rheinweins durch den Lautertrank eine Abwechslung eintreten zu lassen und seinen Genuß bekömmlicher zu gestalten.

Wenn schon die Bestimmung der Weinsorten Schwierigkeiten macht, so fließen die Nachrichten über Weinpreise noch spärlicher; im frühen Mittelalter fehlen überhaupt jegliche Angaben. Später ist es schwer, wegen der Veränderlichkeit der Münzen auch nur annähernd einen richtigen Preis zu bestimmen, geschweige denn denselben in einer uns geläufigen Münzsorte auszudrücken. Im Jahre 1405 wurde in Bremen das Quart Wein mit einem Groschen bezahlt, ein Stübchen mit 4 Groschen; wenn ein Ohm Wein zu 45 Stübchen angenommen wird, so wurde damals ein Ohm Wein mit 45 Groschen bezahlt. Ein Quart Rheinwein kostete 8 Pfennige[3]). Diese Bremer Preise zeigen mit den in England gezahlten nahezu eine genaue Übereinstimmung. Im Jahre 1433 kostete ein Quart Rheinwein etwas mehr als einen Groschen; Malvasier und Romaniewein durfte etwas höher verkauft werden. Für Bremen blieben diese Preise ungefähr ein Jahrhundert lang ziemlich stationär. Auch in Hamburg hielten sich die Weine in ihren Preisen auf gleicher Höhe, ebenso in Lübeck. In Hamburg kostete 1563 das Stübchen, 4 Quart enthaltend, 1 Mark

1) Kohl a. a. O., S. 119.
2) Wehrmann a. a. O., S. 87.
3) Oelrichs a. a. O., S. 478, Nr. LXVI.

8 Schillinge, 1565 nur 8 Schillinge[1]), das Quart also 2 Schillinge oder etwas mehr als 3 Groschen bremisch. In Lübeck kaufte der Keller 1572 das Ohm im Durchschnitt für $22^1/_2$ Mark, das Quart zu ungefähr 2 Schillingen[2]); später erhöhten sich die gezahlten Preise für das Ohm bedeutend. Hiermit sind die Preisangaben für Wein aus der älteren Zeit erschöpft, erst aus nachhansischer Zeit lauten die Angaben genauer. Die obigen Preise mögen nur beispielsweise genannt sein, hauptsächlich um zu zeigen, daß der Wein auch damals zu den Luxusartikeln gehörte.

Was die Quantität des in den Ratskellern der Hansestädte lagernden Weines betrifft, so darf dieselbe nicht mit dem Maßstabe gemessen werden, der heutigen Tages an einen einigermaßen assortierten Weinkeller gelegt werden würde. Der Bremer Keller besaß während des Zeitraumes vom 14. bis zum 16. Jahrhundert einen Lagerbestand von durchschnittlich 200 Ohm[3]), der Lübecker war schon frühzeitig reichhaltiger. Im Jahre 1571 lagerten in ihm 854 Ohm. Der jährliche Umsatz betrug rund 800 bis 900 Ohm[4]). Infolge des großen Umsatzes war die finanzielle Lage der Keller immer eine ausgezeichnete; sie leisteten öfters Zahlungen für die Stadt oder aus ihren Überschüssen wurden städtische Gebäude errichtet, wie in Bremen die Börse. In finanziellen Notlagen der Stadt griff der Rat bei ihnen auch bisweilen zum Mittel der Zwangsanleihe; ein Fall, der sich in Lübeck ereignet hat.

Eine nordische Hansestadt ohne Ratskeller war unseren Vorfahren ganz undenkbar; der Ratskeller war für den Bürger gleichsam ein Teil seines Heims und die zahlreichen Schilderungen geben ein anziehendes Bild von dem Leben und Treiben, das sich zu allen Tageszeiten in seinen Räumen abspielte. Die Güte des Weines gab hierzu die Veranlassung, und gern erinnerten sich die Bremer, Lübecker oder Hamburger Bürger, wenn sie vor ihrem Schoppen saßen, daran, daß sie es ihrem Fleiß und Wagemut zu verdanken hatten, wenn sie sich an den Gaben der entferntesten Länder erfreuen durften.

Die alte Hanse ist in den Staub gesunken und die alten Hansestädte sind teilweise von ihrer alten Höhe herabgestiegen, aber ihre Ratskeller sind geblieben, und erzählen noch heute von Zeiten, wo der hansische Kaufmann der Beherrscher der Meere war.

1) Kohl a. a. O., S. 244.
2) Wehrmann a. a. O., S. 100.
3) Benecke a. a. O., S. 250.
4) Wehrmann a. a. O., S. 99.

Druck von Anton Kämpfe, Jena.

Volkswirtschaftliche und wirtschaftsgeschichtliche Abhandlungen.

Herausgegeben

von

Professor Dr. W. Stieda

in Leipzig.

Neue Folge. — Viertes Heft.

Mit 2 Karten und 8 graph. Darstellungen.



Verlag von Gustav Fischer in Jena.
1905.

Das

Tabakmonopol in Rumänien.

Von

Dr. Demeter Busuiocescu.
(Rumänien).

Mit 2 Karten und 8 graph. Darstellungen.



Verlag von Gustav Fischer in Jena.
1905.

Vorwort.

In der vorliegenden Schrift, welche aus dem Seminar des Herrn Professor Dr. W. Stieda (Leipzig) hervorgegangen ist, versuchte ich ein übersichtliches Bild von dem Wesen, der Entwickelung, der finanziellen und volkswirtschaftlichen Bedeutung des rumänischen Tabakmonopols zu geben.

Die Antwort, ob mir das gelungen ist und ob ich damit zur Würdigung des rumänischen Tabakmonopols nach meinen Kräften beigesteuert habe, kann ich nicht geben, doch hoffe ich es getan zu haben.

Bevor ich nun diese Schrift der Öffentlichkeit übergebe, drängt es mich, an dieser Stelle meinen verbindlichsten Dank all den Herren zum Ausdruck zu bringen, welche mir ihre bereitwillige Hilfe jederzeit so freundlich zuteil werden ließen.

Insbesondere aber ist es mir ein Herzensbedürfnis, meinem hochverehrten Lehrer Herrn Professor Dr. W. Stieda meinen aufrichtigsten und tiefempfundensten Dank für die mir in bereitwilligster und liebenswürdigster Weise erteilten Ratschläge, für die mannigfachen, grundlegenden Anregungen und Unterweisungen, sowie für das stete Wohlwollen, womit er auch die vorliegende Arbeit begleitet hat, widmen zu dürfen.

Leipzig, im März 1905.

D. Busuiocescu.

Inhaltsverzeichnis.

Einleitung.

I. Entdeckung und Verbreitung des Tabaks.

Über Ursprung und Alter des Tabakbaues bezw. die Verwendung des zwar entbehrlichen, aber doch in gewaltigen Mengen von der erwachsenen Bevölkerung fast aller Länder verbrauchten Genußmittels „Tabak" ist nichts Sicheres bekannt. Wennschon nachgewiesen wurde, daß die Priester verschiedener Heidenvölker, besonders im Orient, sich eines narkotischen Krautes bedienten, dessen durch Verbrennung entstandenen Rauch sie einatmeten, um sodann, in gelindere oder stärkere Narkose versetzt, den Willen der Gottheit durch Orakelsprüche zu verkünden, so fehlt doch jeder Beweis dafür, daß das zur Erzeugung der Dämpfe benutzte Kraut wirklich Tabak war[1]), um so mehr als gerade im Orient eine Anzahl anderer stark narkotischer Gewächse ihre ursprüngliche Heimat besitzt[2]).

Ebenso unbekannt ist es, ob man in China die Tabakpflanze schon vor der Entdeckung Amerikas kannte, kultivierte und deren Kraut zum Rauchen oder aber, wie später in Spanien, zu Heilzwecken verwandte. Aber auch die abendländischen Reisenden, wie z. B. Marco Polo, Portenau, Pegoletti, Vasco de Gama u. a. m., welche teilweise sehr scharfe Beobachtungen über Sitten und Gebräuche in den von ihnen besuchten Ländern anstellten[3]), berichten nichts über den Tabak und das Tabakrauchen, würden aber zweifellos einer so fremdartigen Sitte, wenn eine solche bestanden hätte, in ihren Reisebeschreibungen Erwähnung getan haben. Nach den heutigen Forschungs-

1) Kloss, Heinrich, Der Tabak, sein Anbau und sein Handel, Dresden 1866, S. 6.

2) Kissling, Der Tabak im Lichte der neuesten naturwissenschaftlichen Forschungen, Berlin 1893, S. 1.

3) Tiedemann, Geschichte des Tabaks und anderer Genußmittel, Frankfurt a. M. 1854, S. 210.

ergebnissen müssen wir ohne weiteres Amerika als Ursprungsland des Takaks betrachten und Europa als denjenigen Erdteil, welcher zuerst von dieser Pflanze und deren Verwendung Kenntnis erhielt. Die allgemeine Regel, wonach Gewohnheiten aus kultivierten Ländern in weniger- oder unkultivierte Länder übergeführt zu werden pflegen, findet hier eine bedeutsame Ausnahme.

Übrigens dürfte das Tabakrauchen in Amerika seit urältester Zeit üblich gewesen sein; bei Entdeckung Virginiens durch Raleigh war dortselbst der Bau des Tabaks allgemein verbreitet. Es ist dies schon um deswillen erklärlich, als das Rauchen bei den Eingeborenen Amerikas für ein dem „großen Geist“ dargebrachtes Opfer galt und einen Teil des Sonnenkultus darstellte.

Kolumbus war der erste Europäer, welcher 1492 von dem Dasein des Tabaks und seiner Verwertung Kenntnis erlangte; er sah daß die Eingeborenen von Guanahani zylinderförmige Rollen rauchten, welche aus mit einem Maisblatt umwickelten Tabaksblättern bestanden. Die Art des Rauchens war der heutigen gleich, nur liebten die Eingeborenen die größere Menge des Rauches durch die Nasenöffnungen entweichen zu lassen[1]).

Genauere Mitteilungen über den Tabak und dessen Verwendung gelangten 4 Jahre später (1496) durch den spanischen Mönch Fra Romano Pano[2]) nach Europa. Kolumbus hatte letzteren auf seiner zweiten Expedition nach dem neuen Kontinent mitgenommen und ließ ihn auf der Insel Haiti behufs Bekehrung der dortigen heidnischen Eingeborenen zurück.

Eingehende Nachrichten über die Tabakpflanze als solche und ihre Kultur gelangten jedoch erst 1511 durch Petrus Martyr, einen spanischen Geschichtsschreiber, durch sein Werk: „De orbe novo“, Granada 1516, vorerst in Spanien, dann im übrigen Europa zur allgemeinen Kenntnis.

Im Jahre 1525 gab der Statthalter von St. Domingo, Gonzalo Hernandez de Oviedo y Valdes[3]) ebenfalls eine genaue Beschreibung der Pflanze, und 1571 hebt der spanische Naturforscher und Arzt Nicolas Menardes in seiner „Beschreibung Westindiens“ (erschienen zu Sevilla 1571) die Heilwirkung der Tabakpflanze besonders hervor.

Jean Nicot, französischer Gesandter in Portugal, sandte 1560 Tabaksamen von ihm selbst kulivierter Pflanzen nach Paris. Linné

1) Tiedemann a. a. O., S. 143.

2) Siehe seine Schrift: De insularium ritibus 1497.

3) Seine Schrift: Historia general de las Indias 1535.

bestimmte die Species derselben und benannte sie nach dem Namen Übersenders „Nicotiana“[1]).

Konrad von Gesner, der bekannte Naturforscher und Polyhistor, wies 1562 in Deutschland zuerst auf den Tabak — welchen er durch Vermittlung des Augsburger Stadtphysikus Occo[2]) erhalten hatte — und dessen Heilkraft hin. Aus letzterer Eigenschaft erklärte sich wohl auch die immerhin rasche Verbreitung des Tabaks trotz der zur damaligen Zeit noch recht primitiven Verkehrsverhältnisse. Die Sitte des Tabakrauchens wurde um die Mitte des 16. Jahrhunderts durch spanische Matrosen aus Westindien nach Spanien verpflanzt, ebenso durch englische Kolonisten aus Virginien nach England[3]), so daß schon gegen Ende des 16. Jahrhunderts das Rauchen in England, Holland, Portugal, Spanien, wenige Jahre später auch in Ägypten, der Türkei und Indien ziemlich bekannt war. Durch die holländische und englische Soldateska gelangte die Sitte des Rauchens in die Gegenden des Rheins und Mains und der 30jährige Krieg trug dann des weiteren dazu bei[4]), dasselbe bald in den übrigen Teilen Deutschlands zur allgemeinen Verbreitung zu bringen.

Aber nicht nur zum Rauchen, sondern auch zum Schnupfen diente der Tabak, und zwar hauptsächlich in Spanien, Frankreich und Italien. Die erste Schnupftabakfabrik entstand in Sevilla; und Venedig gab Herstellung und Verkauf von Schnupftabak in Pacht (1657). — Der Konsum dieses Tabaks muß ein sehr bedeutender gewesen sein, fühlte sich doch Papst Urban VIII. veranlaßt, um Mitte des 17. Jahrhunderts gegen diese Unsitte eine Bulle zu erlassen, welche erst 1724 wieder zurückgezogen wurde. Aber nicht nur das Oberhaupt der römischen Kirche erblickte im Gebrauch des Schnupftabaks eine Unsitte und im Rauchen eine Sünde, auch andersgläubige Kirchen[5]) und weltliche Fürsten bezw. Regierungen[6]) zogen gegen letzteres zu Felde. England, die Schweiz, Rußland und Türkei belegten den Verkauf des Rauchtabaks und dessen Verwendung mit schweren körperlichen Strafen und Verbannung, jedoch, wie die stets größere Verbreitung des Tabaks zeigte, ohne jeden Erfolg. Ja, man dürfte

1) Kloss a. a. O., S. 7.

2) Prónay, Frh., von, Über Tabaksteuern, Leipzig 1880, S. 5.

3) Léon Say et M. Josef Chailley, Nouveau Dictionnaire d'économie politique, Paris 1892, Tome II, p. 968.

4) Kissling a. a. O., S. 2.

5) Tiedemann a. a. O., S. 171 ff.

6) Misocapnus seu de abusu Tabaci Luxus regius, Londini 1603.

wohl nicht fehlgehen in der Annahme, daß gerade das Verbot die treibende Kraft der Ausbreitung des Tabakkonsums war. Demzufolge blieb den geistlichen wie weltlichen Mächten, nachdem sie das Nutzlose ihrer Kampfesweise eingesehen hatten, nichts anderes übrig, als den Kampf einzustellen; sie änderten die Taktik ihres Vorgehens insofern, als sie aus fiskalischem Interesse zur Besteuerung des Tabaks übergingen. Das Verbot des Tabakhandels, Schnupfens und Rauchens wurde gänzlich aufgehoben, dafür trat die Tabaksteuer in Kraft. Gleichzeitig bestrebten sich die verschiedenen Staaten, den Anbau, die Verarbeitung und den Handel des Tabaks zu schützen und auf diese Art der nationalen Industrie einen neuen Zweig anzureihen, denn es war bei der rapiden Ausdehnung des Tabakverbrauches von vornherein klar, daß dieses Produkt als Genußmittel ein finanziell sehr ergiebiges und geeignetes Mittel der Besteuerung werden würde[1]).

1) Milliet, S. 379, a. a. u. S. 28.

II. Begründung und Erhebungsarten der Tabaksteuer.

Unter allen Konsumtionssteuern nimmt die Tabaksteuer die richtigste und rationellste Stellung ein, denn sie trifft einen Gegenstand, der derjenigen Klasse von Konsumtionsartikeln angehört, die dem menschlischen Leben ohne Zweifel entbehrlich sind.

Es ist nun allerdings zuzugeben, daß der Tabakgenuß durch die Gewohnheit für manchen unentbehrlich geworden ist und gar viele lieber an einem anderen Lebensmittel sparen würden, als die Pfeife oder die Zigarre zu vermissen, aber ein unentbehrlicher Verbrauchsgegenstand ist der Tabak doch nicht. Man kann ein ganz menschenwürdiges Dasein führen, ohne zu rauchen. Wenn unter Umständen bezüglich des Branntweins der Ansicht beigestimmt werden kann, daß eine gewisse Quantität desselben zu den notwendigen täglichen Lebensbedürfnissen eines Menschen gehöre, so vermag man das gleiche keineswegs vom Tabak zu behaupten.

Noch mehr, in gewisser Beziehung ist der Tabakgenuß geradezu gesundheitsschädlich. In Frankreich[1]), England[2]) und Amerika wurden aus diesem Grunde große Gesellschaften zur Bekämpfung des Rauchens gebildet[3]). Nach der allgemein geltenden Anschauung ist der Tabak

1) La Société contre l'Abus du Tabac fondée par M. Decroix.

2) British antitabacco Society. Von Interesse sind hier zwei Anträge, die in einer Sitzung in Edinburgh gestellt wurden und noch heute Geltung beanspruchen dürften: „Que les principes constituants que renferme le tabac étant fortement vénéneux, l'habitude de fumer et celle de prises tendent par des voies diverses à altérer la constitution physique et les facultés intellectuelles." Und „Que l'usage du tabac ayant pour effet d'exciter à boire nonseulement en faisant nâitre une sensation de soif morbide, mais encore en raison de l'épuisement que determine cette substance par ses propriétés particulières ce qui conduit à pendre des boissons que l'on suppose à tort propres à réparer les forces, il y a lieu de regarder le tabac comme poussant au crime et à la dissipation dans les masses" (Journal de Murat, 23. Mai 1861, nach Parieu, II, 480).

3) Lewinstein, G., Der Tabak als Objekt für Finanzmaßregeln und der jetzige Stand der Tabaksteuerfrage in Deutschland, Berlin 1892, S. 36.

ein Luxusartikel und infolgedessen ist es berechtigt, ihn zu besteuern, denn ein in diesem Sinne Luxus Treibender kann nicht als so arm bezeichnet werden, daß er steuerfrei zu lassen wäre.

Lag die Notwendigkeit vor, ein Genußmittel zu besteuern, so war es wohl die vorteilhafteste Idee, einen solchen Gegenstand zu treffen, welcher den menschlichen Bedürfnissen nicht nur entbehrlich erschien, sondern tatsächlich war und noch heute ist. Aber nicht nur in dieser Richtung findet die Tabaksteuer ihre Berechtigung, sondern auch aus finanziellen und volkswirtschaftlichen Gründen, denn nach allgemeiner Überzeugung hat kein Verbrauchsgegenstand eine so große Steuerkraft wie der Tabak[1]). Den entsprechenden Beweis liefern nicht nur die bedeutenden Erträge der Tabaksteuer in den verschiedenen Ländern, und zwar hauptsächlich den Monopolländern, sondern auch die Sicherheit dieser Erträge[2]). Kriegsfälle, finanzielle und wirtschaftliche Krisen wirken nur vorübergehend auf den Tabakverbrauch, und die Einnahmen sind nur augenblicklich beeinflußt. Nach dem Kriege in Frankreich von 1870/71 wurde beinahe ebensoviel Tabak konsumiert als vor demselben. Auch in Österreich hat die Krise von 1873 den Tabakkonsum nur unbedeutend vermindert[3]).

Ein anderer Vorzug des Tabaks als Besteuerungsobjekt besteht darin, daß die Frauen und Kinder im großen ganzen nicht getroffen werden, sondern der erwachsene Mann allein steuerpflichtig ist[4]), denn in den meisten Kulturstaaten beschränkt sich der Tabakverbrauch ausschließlich auf die erwachsene, männliche Bevölkerung[5]). Ferner stellt die Tabaksteuer viel weniger eine Kopfsteuer dar, wie andere indirekte Steuern, z. B. die auf Salz, Zucker, Mehl usw. Diese Gegenstände dienen jedem einzelnen Familienglied zur Nahrung, und es wird das Haupt einer zahlreichen Familie infolgedessen in viel höherem Maße getroffen[6]) als durch eine Steuer, welche lediglich durch den Tabakgenuß des männlichen Familienhauptes bedingt wird.

Noch ein Vorteil möge erwähnt werden, nämlich der, daß der Tabakkonsum ziemlich gleichmäßig unter allen Schichten des Volkes

1) Schall, Schönbergs Handbuch der politischen Ökonomie, Tübingen 1897, Bd. III, 1, II. Aufl. S. 398.

2) Schäffle, Grundsätze der Steuerpolitik, Tübingen 1880.

3) v. Prónay, Frh., a. a. O. S. 12.

4) Conrad, Finanzwissenschaft, Jena, S. 110.

5) Schall, Schönbergs Handwörterbuch etc., S. 398.

6) Mayr, G., Das Deutsche Reich und das Tabakmonopol, Stuttgart 1878, S. 54.

verbreitet ist, daß also jeder in einem bestimmten Verhältnis zur Beitragsleistung herangezogen wird. Der Reiche wie der Arme wird im Verhältnis zu seinem Vermögen besteuert, denn keine andere Verbrauchssteuer läßt sich derart nach der Qualität abstufen, wie die Tabaksteuer.

Die Berechtigung der Tabakbesteuerung ergibt sich noch aus der Tatsache, daß der Tabak keinen anderen Zwecken dient und in anderen Gewerben keine Verwendung findet. Kurzum, die Tabakbesteuerung ist berechtigt, weil sie einen Gegenstand der Komsumtion trifft, welcher einmal entbehrlich, zum anderen häufig sogar der Gesundheit nachteilig ist; sie ist beliebig, trifft jeden nach seinem Einkommen, bringt dem Staate sichere und große Erträge, und dient in Zeiten der Finanznot vielfach als Ultimum Refugium.

Die Besteuerung des Tabaks vollzieht sich in vierfacher Art, nämlich als:

I. Urproduzentensteuer,
II. Fabrikatsteuer,
III. Eingangszoll und
IV. Monopol.

Die Urproduzentensteuer. Diese ist entweder Pflanzen- oder Flächen- oder Gewichtssteuer.

a) Die Pflanzensteuer bemißt die Steuer nach der Zahl der Tabakpflanzen. Sie ist in Belgien gebräuchlich, woselbst für jede Tabakpflanze $1^1/_2$ Centime bezahlt wird.

b) Bei der Flächensteuer wird die Steuerpflicht lediglich nach der Größe der mit Tabak bestellten Flächen bemessen, wobei auch noch Abstufungen nach der Ertragsfähigkeit des Bodens stattfinden können [1]).

Tatsächlich ist diese Steuer nichts anderes als eine Extragrundsteuer. Sie bestand in Preußen seit 1828 und im Zollverein von 1868 bis 1879. Gegenwärtig hat man diese Besteuerungsart ganz aufgegeben, sie besteht nur in Kuba [2]).

Unter diesem System blieb die Fabrikation und der Verkauf des Tabaks steuerfrei, und der Steuerpflichtige war, wie dies auch bei der Pflanzensteuer der Fall ist, der Tabakbauer.

Die Steuer ist leicht zu erbeben, aber nur bei geringem Steuer-

1) Mayr, G., Tabak und Tabakbesteuerung im Handwörterbuch der Staatswissenschaften, Bd. VII.

2) Lewinstein, G., Die Belastung des Tabaks in den europäischen Staaten und in den staatlich geordneten Ländern der übrigen Erdteile, Berlin 1894, S. 43.

fuß. Ist sie höher, dann wird sie zur großen Härte, weil die Tabakernte in verschiedenen Gegenden und Jahren ungleich ist und sogar eine Prämie für den Gebrauch von Surrogaten bildet [1]). Die Qualität wie auch die Quantität bleiben unberücksichtigt, wodurch der Tabakbauer leicht geschädigt werden kann [2]).

c) Bei der Gewichtsteuer wird die Steuer nach dem Gewicht der Erntemenge bemessen. Das zu erwartende Ergebnis wird an Ort und Stelle vor der Ernte amtlich eingeschätzt. Später findet amtliche Nachzählung und Verwiegung des fermentierten Tabaks statt, worauf die Steuer beim Tabakpflanzer erhoben wird.

Die Gewichtsteuer bestand in Preußen von 1819—1829 und besteht gegenwärtig in Deutschland kombiniert mit einer Flächensteuer, d. h. der Tabakpflanzer bezahlt an Steuer für 100 kg Tabak in fermentiertem oder getrocknetem Zustande 45 Mark. Die Tabakpflanzer zahlen für Grundflächen von weniger als 4 a eine Flächensteuer, und zwar 4,5 Pfennig für jeden mit Tabak bepflanzten Quadratmeter.

Gegenüber der Flächensteuer stellt sie zwar eine Verbesserung dar, jedoch sie hat immerhin noch große Nachteile. Vor allem beengt sie den Tabakbau durch die häufige, sehr belästigende Kontrolle gegenüber den Produzenten [3]). Ein solches Beispiel zeigt das deutsche Gesetz vom 16. Juli 1879, welches an lästiger und drückender Kontrolle dem strengsten Monopol nichts nachgibt [4])

Sie vereinigt sich sehr schwer mit dem Prinzip der Abstufung der Steuer nach der Qualität des Tabaks, denn sie berücksichtigt letztere gar nicht.

Alle diese Arten der Urproduzentensteuer haben die Schattenseite, daß sie den Tabakpflanzer zu Steuervorschüssen oft für mehrere Jahre nötigt und dadurch den Großbetrieb durch finanziell gut fundierte Firmen begünstigt [5]).

Ein hoher Steuersatz zwingt ferner die Urproduzentensteuer zur Verwendung auch des versteuerten schlechten Materials sowie allerlei Surrogaten, sie reizt also zur Täuschung und Defraudation und macht dadurch denselben kostspieligen und umfangreichen Kontrollapparat

---

1) Conrad a. a. O., S. 112.

2) Eheberg a. a. O., S. 290.

3) Eheberg a. a. O., S. 290.

4) Kürti, Desider, Betrachtungen über das Staatsmonopol im allgemeinen und das Tabakmonopol im speziellen, Budapest 1890, S. 17.

5) Schönbergs Handbuch etc., S. 573.

notwendig wie das Monopol[1]). Eine Rückvergütung der ausgeführten Tabakerzeugnisse gestattet die Urproduzentensteuer nicht, weil die Ermittlung der Menge des hierzu verwendeten steuerpflichtigen Rohmaterials mit Schwierigkeiten verknüpft ist[2]).

Zu allen diesen Übelständen kommt noch der geringe Ertrag der Urproduzentensteuer, trotzdem der Tabak für eine ausgiebige Besteuerung wohl geeignet ist, welche z. B. in Deutschland einen jährlichen Durchschnittsertrag von 15 bis 30 Mill. Mark ergibt.

Diesen Nachteilen steht der einzige Vorteil gegenüber, daß die Tabakindustrie durch nichts gehemmt ist und sich infolgedessen blühend entwickeln kann[3]).

Der oft hervorgehobene Vorteil, daß die Urproduzentensteuer den Tabakbau günstig beeinflußt, insofern der Tabakbauer veranlaßt sei, nur gute Tabaksorten zu bauen, fällt nicht schwer ins Gewicht. Zur Hebung der Tabakkultur kann die Urproduzentensteuer viel weniger beitragen als das Monopol, bei welchem der Staat selbst das größte Interesse hat, den Tabakbau nach Möglichkeit zu fördern.

Die Fabrikatsteuer wird nach Gewicht und Art der im Inland hergestellten Tabakfabrikate erhoben. Sie ist unter zwei Formen verwirklicht, und zwar als:

I. Materialsteuer, d. h. wenn die Steuererhebung bei dem Eingang des Tabaks in die Fabrik stattfindet, wie dies in Griechenland der Fall ist[4]), und

II. Fabrikatsteuer, d. h. wenn die Tabakerzeugnisse beim Ausgang aus der Fabrik besteuert werden. Diese letzte Form kann durchgeführt werden:

a) als Fakturensteuer, welche nach den von den Fabrikanten auszustellenden obligatorischen Fakturen über die von ihnen verarbeiteten Quantitäten erhoben wird. Dieser Steuermodus bestand Anfang der sechziger Jahre in den Vereinigten Staaten von Nordamerika, hat sich aber als unzureichend erwiesen, weil die Kontrolle außerordentlich schwierig ist, so daß leicht bedeutende Hinterziehungen eintreten können[5]).

1) Kürti, Desider, a. a. O., S. 18.

2) Schönbergs Handbuch etc., S. 573.

3) Siehe: Schleiden, Zur Frage der Besteuerung des Tabaks, Leipzig 1878, S. 26.

4) Lewinstein, G., Die Belastung usw., a. a. O. S. 7.

5) Conrad a. a. O., S. 113.

b) Sie wird nach Gewicht und Art der Fabrikate bemessen.

Dieses System ist in den Vereinigten Staaten von Nordamerika (seit 1868), Rußland (seit 1838), Bulgarien und Rumelien durchgeführt. Die Erhebung der Steuer geschieht durch Anwendung von Stempelmarken (in Amerika stamps, in Rußland, Bulgarien und Rumelien Banderollen genannt), welche der Fabrikant von den Behörden bezieht. Jedes Paket mit zum Verkauf bestimmter Ware muß, bevor es in den Handel gebracht wird, mit einer bestimmten Stempelmarke oder Banderolle versehen werden, welche bei dem Verbrauch zerstört werden muß.

Unter diesem System. Tabakstempelsteuersystem, auch Banderollensystem genannt, ist die Tabakkultur und -fabrikation frei, was einen blühenden Tabakbau und Export ermöglicht. Als Beispiel dafür dienen die Vereinigten Staaten von Nordamerika; dort hat sich die Stempelsteuer für Tabakkultur und -fabrikation sehr günstig erwiesen [1]).

Als ein bedeutender Vorteil der Stempelsteuer kommen noch die beträchtlichen finanziellen Ergebnisse hinzu, wie die Vereinigten Staaten solche aufwiesen. Nicht das gleiche Resultat zeigt dieses System in Rußland; hier sind die Tabakkultur und die finanziellen Erträgnisse noch weit entfernt von den eben hervorgehobenen Vorteilen.

Im Vergleich zu der Urproduzentensteuer ist die Fabrikatsteuer bedeutend günstiger, denn sie stellt einen wesentlichen Fortschritt dar. Die Steuerzahlung liegt dem Konsum näher, und es ist eine befriedigende Rückvergütung der Tabakfabrikate beim Export möglich [2]). Ferner gestattet dieses System einigermaßen eine Berücksichtigung der Qualität, insoweit eine Abstufung der Steuersätze nach den Gattungen der Fabrikate (Rauch-, Schnupf-, Kautabak, Zigarren und Zigaretten) möglich ist, aber es gestattet keineswegs die Durchführbarkeit einer realen qualitativen Abstufung. Wohl wurden Versuche für eine weitergehende Berücksichtigung der Qualität gemacht, aber keine zufriedenstellende Resultate damit erzielt; sie wurden aufgegeben, weil man die Steuerhinterziehung nicht zu verhindern vermochte [3]).

Um Defraudationen auszuschalten, sind strenge Kontrollmaßregeln getroffen, welche den Tabakbau von der Produktion bis zur

1) Siehe: Felser, Tabakmonopol und die amerikanische Tabaksteuer, Leipzig 1878.

2) Eheberg a. a. O., S. 291.

3) Konrad a. a. O., S. 113.

Konsumtion verfolgen, wie die bezüglichen Gesetze der Vereinigten Staaten von Nordamerika[1]) und Rußland[2]) es beweisen.

Daraus entsteht im allgemeinen eine teilweise Hemmung der Industrie, die Begünstigung des Großbetriebs und damit in engem Zusammenhang stehend die Abhängigkeit der Tabakbauern. Neuerdings haben die Truste auch den Tabak in den Kreis ihrer Tätigkeit gezogen, und es wurde ein Tabaktrust gebildet[3]). Infolgedessen können wir sagen, daß auch in Amerika ein Tabakmonopol besteht, nicht zugunsten des Staates, wohl aber zugunsten einer privaten Organisation.

Eingangszoll. Bei dieser Besteuerungsart wird der vom Auslande eingeführte Tabak durch den Zoll besteuert. Es kann dies ein Zoll sein:

a) mit Verbot des heimischen Tabakbaues (Portugal seit 1864 bis 1884, Großbritannien und Ägypten) und

b) mit Zulassung steuerfreien heimischen Tabakbaues (Niederlande, Dänemark, Schweden, Norwegen, Finnland, Schweiz und viele andere außereuropäische Gebiete.)

Zweifellos besteht der Zoll auch in jenen Ländern, wo schon eine andere Besteuerungsart vorhanden ist, weil sonst die inländische Tabakproduktion und -fabrikation nicht mit der ausländischen konkurrieren könnte. Bei beiden Arten dieses Systems findet man als Ergänzung eine Spezialsteuer (Lizenz) auf Fabrikation und Verkauf zum Zweck der Erzielung höherer Erträge.

Von diesen zwei Arten kommt aber nur die erste, Monopolzoll-system oder das englische System genannt, in Betracht. Es beruht auf dem Verbot des inländischen Tabakbaues und der Besteuerung der Einfuhr durch hohe Zollsätze, unterstützt durch eine Lizenz von 100 Proz. des Wertes.

England verfolgt mit diesem System erstens den Zweck, große Erträge zu erzielen und zweitens für seine Schiffahrt und seinen See-

---

1) Siehe: Lewinstein, G., Der Tabak als Objekt für Finanzmaßregeln und der jetzige Stand der Tabaksteuerfrage in Deutschland, Berlin 1892, S. 27, 28; Kürti a. a. O., S. 28, 29.

2) Siehe: Mayr, G., Das Deutsche Reich und das Tabakmonopol, S. 79 ff.

3) Sempronius, Der Tabak und seine Steuerkraft. Monatsschrift für christliche Sozialreform, XXIV. Jahrg. 1902, Heft 5, S. 217. — Nach Semler steht an der Spitze dieses Tabakyndikats der bekannte Rockefeller. Die vier Kontrolle ausübenden Gesellschaften stellen zusammen ein Kapital von 200 Millionen Dollar dar. Die tropische Agrikultur 2 Aufl., Wismar1903, Bd. III, S. 346.

handel das Monopol zu erlangen, um das britische Reich mit Rohtabak zu versehen.

Der Vorteil dieses Systems liegt in seiner Einträglichkeit, ihm gegenüber stehen jedoch auch große Nachteile. Vor allem hat es die Unterdrückung und selbst das Verschwinden der Tabakkultur zur Folge, und es kann nicht geleugnet werden, daß dies eine schwere Schädigung der landwirtschaftlichen Interessen bedeutet. Selbstverständlich kann dieses System auch nicht da eingeführt werden, wo sich eine gut entwickelte Tabakkultur vorfindet. In England, woselbst zur Zeit der Einführung dieses Systems (17. Jahrhundert) die Tabakkultur wenig entwickelt war, konnte es nur nach gewaltigem Widerstand zur Anwendung gelangen.

Ferner verteuert dieses System nicht nur die Tabakfabrikate infolge der außerordentlich hohen Zölle, wodurch die Zigarren und die Zigarretten in England teuerer sind als in Monopolländern[1]), sondern es erzeugt auch, wie kein anderes, schlechte Fabrikation und Schmuggel, letzteren trotz der insularen Lage des Landes, welche einen verhältnismäßigen Schutz gegen ihn bietet. Wenn wir des weiteren berücksichtigen, daß auch bei diesem System ein genügender Qualitätssteuerfuß nicht möglich ist und die Lizenzgebühren eine beträchtliche Höhe erreichen, daß infolgedessen nur finanziell gut situierte Personen begünstigt werden, so ist dieses System als sehr mangelhaft anzuerkennen.

IV. Monopol. Das Monopol ist eigentlich keine Steuer, sondern nur eine Form der Steuererhebung, welche darin besteht, daß der Staat sich das ausschließliche Recht der Kultur, Einfuhr, Fabrikation und des Verschleißes des Tabaks oder nur einzelne dieser Geschäftszweige vorbehält.

Normalerweise ist das Monopol staatlich, und es ist im Rohtabakmonopol und Vollmonopol verwirklicht. Bei dem Rohtabakmonopol ist der Staat alleiniger und ausschließlicher Käufer des gesamten zum inländischen Verbrauche bestimmten Rohmaterials, und er verkauft es wieder zu erhöhten Preisen an die Privatfabrikanten. Der Verkaufsgewinn bildet die Steuer[2]). Das Vollmonopol, welches die häufigste Form ist, besteht darin, daß der Staat alle Geschäftszweige der Tabakindustrie in seinem Besitz hat[3]).

---

1) Sempronius, Der Tabak etc. a. a. O., S. 219.

2) Diese Monopolart besteht in Nicaragua und Guatemala.

3) Es besteht in Frankreich, Österreich-Ungarn, Italien, Spanien, Portugal, Rumänien, Serbien und der Türkei.

Der Tabakbau ist im Prinzip frei, aber er unterliegt bestimmten Kontrollmaßregeln und sein Ertrag ist gegen alljährlich festgesetzte Preise an den Staat abzuliefern. Im Falle eines dem Tabakbau ungünstigen Klimas und ebensolcher Bodenbeschaffenheit bezieht der Staat das notwendige Material von dem Auslande.

Jede Herstellung von Tabakfabrikaten oder Surrogaten ist vollständig ausgeschlossen, und schwere Strafen sind für diejenigen festgesetzt, die im Besitz von Maschinen oder Werkzeugen, welche ausschließlich zur Herstellung von Tabakfabrikaten dienen, befunden werden [1]),

Das Vollmonopol kann in drei Formen durchgeführt werden:

a) als das in eigener Regie betriebene Monopol (Frankreich, Österreich-Ungarn. Italien, Rumänien);

b) als verpachtetes Monopol (Spanien, Portugal, Serbien) und

c) als kointeressierte Regie, welche dem Staat durch Vertragsbedingungen eine gewisse Anteilnahme sichert (die Türkei).

Als die vorteilhafteste dieser drei Arten erscheint, wie es die Erfahrung der Länder, in denen sie besteht, lehrt, die erste. Die beiden anderen Arten sind wegen ihrer großen Nachteile im Vergleich zu ihrer Erträglichkeit zu verwerfen.

Über die Frage, ob die Monopolsteuer den anderen Besteuerungsarten vorzuziehen sei, gehen die Ansichten weit auseinander. Die reichhaltige Literatur über diesen Gegenstand beweist, welche weitgehende Bedeutung diese Frage hat und findet infolgedessen ebensoviel Anhänger wie Gegner. So sind z. B. die Meinungen der Nationalökonomen und Finanzmänner bezüglich des Monopols ebenso divergent wie diejenigen der interessierten Praktiker.

Stellen wir nun die für und gegen das Monopol geltend gemachten Gründe vergleichend einander gegenüber:

Man wirft dem Monopol vor, es schade der Tabakkultur sowohl durch deren Beschränkung auf bestimmte Gegenden behufs Vereinfachung der Kontrolle, als auch durch die Festsetzung der den Tabakbauern für ihr Produkt zu zahlenden Preise. Dadurch würden dieselben geringere Preise erzielen, als es bei freier Konkurrenz der Fall sei.

In der Einschränkung der Tabakkultur sehen wir keinen Nachteil für die Landwirtschaft, weil die Anzahl der Tabakpflanzer doch immerhin im Verhältnis zur Gesamtzahl der Landwirte eine geringe

---

1) Schönbergs Handb. etc., S. 575.

ist. Außerdem zeigen gerade die Monopolländer eine stete Zunahme der Tabakkultur[1]). Die Frage, ob bei freier Konkurrenz die Tabakpflanzer bessere Preise erzielen würden als beim Monopol, wurde zugunsten des Monopols beantwortet. So bezahlt die französische Regie den Tabakproduzenten höhere Preise, als es bei freier Konkurrenz geschehen würde[2]). Wenn dies auch nicht in allen Monopolländern der Fall ist, so wird dieser Mangel jedoch durch andere Vorteile ausgeglichen, so z. B. durch die Sicherheit des Verkaufs der gesamten Ernte, die Beseitigung der Ausbeutung durch den Zwischenhändler, die Geldvorschüsse, die die Regieverwaltungen den Tabakbauern zum Zweck des Tabakbaues gewähren u. a. m.; alle diese Vorteile sind bei freier Konkurrenz ausgeschlossen. Dazu kommen noch die Bestrebungen der Regie, den Tabakbauer durch Belehrung, Verteilung von Samen guter Tabakpflanzenarten, finanzielle Beihilfen zur Errichtung von Trockenhäusern, Prämien u. a. m. zu unterstützen und dadurch gleichzeitig den Tabakbau zu heben und zu verbessern. In dieser Beziehung ist das Beispiel Frankreichs lehrreich. Dort ist man in der Lage, einen erheblichen Teil des Rohtabakbedarfs für die wohlfeilen Zigarren mit inländischem Erzeugnisse zu befriedigen[3]).

Auch die Tabakindustrie und der Tabakhandel stehen dem Tabakmonopol ablehnend gegenüber, mit der Begründung, daß sie unter der Herrschaft des Monopols zu leiden hätten. Bis zu einem gewissen Punkt scheint dies in Ländern mit hochentwickelter Tabakindustrie und blühenden Tabakhandel, wie es z. B. in Deutschland der Fall ist, zuzutreffen; immerhin dürfte aber selbst unter diesen Verhältnissen das Monopol nicht strikte zu verwerfen sein, wie es auf gegnerischer Seite geschieht.

Durch das Monopol wird die Tabakindustrie keineswegs aufgehoben, sie tritt nur in den Besitz des Staates; infolgedessen werden die Arbeiten in ihrer Erwerbstätigkeit weder unterbrochen noch gestört. Lediglich die geringe Zahl der selbständigen Zigarren-Arbeiter würde zu einem Wechsel ihres Erwerbes genötigt sein, falls nicht auch sie vom Staate bezw. der Regie beschäftigt werden können[4]).

1) Kürti a. a. O., S. 35 ff.

2) Mohl, Moritz, Denkschrift für eine Reichs-Tabakregie, Stuttgart 1878, S. 16, 38.

3) Schönbergs Handb. S. 577.

4) In der Reichstagsrede vom 12. Juni 1882 sagt Bismarck in dieser Beziehung folgendes: „Denn die 110000 Tabakarbeiter und die 10000 Leute, die der Tabakhandel beschäftigt, würden von der Regie mit Leichtigkeit absorbiert und untergebracht . . . . “.

Wohl würde im ersteren Falle die Hausindustrie geschädigt werden, aber in Anbetracht der meist schlimmen Zustände derselben in gesundheitlicher Beziehung würde dies eher einen Vorteil als einen Nachteil bedeuten, denn „Ein und derselbe Raum“ — wird in den Jahresberichten pro 1883 von dem Fabrik- Inspektor für Bremen ausgeführt — „wird als Schlaf- Wohn- und Arbeitszimmer, in einzelnen Fällen auch noch als Küche benutzt. Dabei widerstrebt im allgemeinen dem Arbeiter eine entsprechende Ventilation, weil sie dem Raume zu viel Wärme entzieht“[1]). Unter dem Monopol ist der Arbeiter besser versorgt.

Aber auch der Tabakhandel wird durch das Monopol nicht betroffen, er besteht weiter fort. Der Export steht den Monopolländern im gleichem Maße offen, wie den anderen Ländern auch. Die Tabak-Ausfuhr Österreich-Ungarns und Frankeichs[2]) beweist zur Genüge daß der Export auch mit Monopolbesteuerung vereinbar ist.

Die Behauptung der Monopolgegner, daß die Monopolverwaltung kostspieliger ist und unter ihr schlechter gearbeitet werde als es bei der Privatindustrie der Fall sei, ist durch nichts bewiesen. Im Gegenteil ist dem Staate die Möglichkeit geboten, durch die Zentralisierung des Betriebs, Anwendung von Maschinen, Arbeitsteilung, Verminderung der Sorten Tabakfabrikate billiger herzustellen, als dies der Privatindustrie möglich ist, bei welcher wegen der Zersplitterung des Geschäfts die Ausgaben wachsen. Die durch Reisen, Frachten, Ausstattung, Reklamen usw. verursachten Ausgaben fallen beim Monopol gänzlich weg, wodurch ebenfalls erhebliche Ersparnisse erzielt werden.

Des weiteren fehlt jeder Beweis dafür, daß die Regie schlechte Ware liefern würde. Das Gegenteil trifft zu: die Regie bedient das Publikum besser als die Privatfabrikanten, denn die Regie hat kein Interesse, ihre Fabrikate zu verfälschen, eine Gepflogenheit, welche nicht selten in der Privatindustrie vorkommt, wo Runkelrübenblätter, Kartoffelkraut, Zichorienblätter und andere minderwertige Surrogate statt Tabak verwendet werden. Daß die unter Monopolverwaltung hergestellten Tabakfabrikate jedenfalls besser und infolgedessen beliebter sind, als die aus dem Verhältnis der freien Konkurrenz hervorgehenden, dafür zeugt in beredter Weise der stetig wachsende Export Österreichs an Zigarren und Tabak.

Die verhältnismäßig geringe Anzahl Tabaksorten in Monopolländern fällt nicht schwer ins Gewicht, weil sie den Anforderungen

1) Statistik des Deutschen Reiches, Bd. XLII.
2) Schönbergs Handb., S. 576/77.

der Bevölkerung vollauf genügt. Erfahrungsgemäß zeigt selbst das Publikum der Monopolländer nur für gewisse Sorten Neigung. Auch ist die Zahl der Sorten in den Monopolländern hinsichtlich der Qualität und Preislage nicht derartig unzureichend; in Frankreich ist dieselbe durch Dekret vom 9. Mai 1894 bedeutend erhöht worden[1]), in Österreich ist sie fast zu groß. Die Sortenzahl wird ferner noch durch importierte fertige Waren vergrößert, so daß dem konsumierenden Publikum eine große Auswahl geboten ist.

Gegen das Monopol führt man weiter an, daß es den Schmuggel und den Unterschleif viel mehr befördere als die anderen Steuersysteme. Es ist nicht zu leugnen, daß der Schmuggel und der Unterschleif in Monopolländern stark ist, denn je höher die Steuer eines Gegenstandes ist, in um so größerem Umfang wird er geschmuggelt. Es ist aber nicht weniger Tatsache, daß die Defraudation auch in den Nichtmonopolländern, z. B. in England[2]), Preußen oder Rußland[3]) sehr stark betrieben wird.

Endlich wird noch dem Monopol zur Last gelegt, daß der Mißbrauch der Staatsgewalt durch die Verteilung der Anbaubezirke an die Tabakbauer und das Anstellungsrecht der vielen Tabakdebitanten in bedenklicher Weise vermehrt werde. Diesem Übelstande ist aber sehr leicht abzuhelfen, z. B. durch das System der Verpachtung der Verkaufsstellen, wie es z. B. in Österreich-Ungarn besteht, und schließlich gibt es in konstitutionellen Ländern genug Mittel, einem Mißbrauch der Staatsgewalt entgegenzutreten.

Diesen gegen das Monopol geltend gemachten Gründen stehen folgende für dasselbe gegenüber:

a) Das Monopol gestattet die volle Freiheit der Steuer nach der Qualität der Ware abzustufen;
b) die Steuererhebung erfolgt zur richtigen Zeit unmittelbar bei dem Konsumenten;
c) es gestattet Kostenersparnis durch Zentralisierung des Betriebes und die Beseitigung des Zwischenhandels;
d) es gewährt Sicherheit gegen Fälschungen;
e) es bewirkt sicheren und leichten Absatz für den Tabakpflanzer und Befreiung desselben von Schikanen der Zwischenhändler, durch Bekanntmachung der im voraus bestimmten Preise;

1) Bulletin de statistique et de Législation 1894, S. 610 nach Schönbergs Handb. zitiert.

2) v. Prònay a. a. O., S. 27.

3) Kürti a. a. O., S. 42.

f) die inländische Tabakkultur wird durch den Einfluß der Monopolverwaltung gehoben;
g) es tritt bessere Fürsorge und gerechtere Berücksichtigung für die Arbeiter ein, und endlich
h) gewährt das Monopol größte Sicherheit bezüglich der Höhe des Steuerertrages.

„Unter diesen Umständen“ — sagt Zeller mit Recht — „kann ein in der Sache begründeter Zweifel darüber nicht bestehen, daß dem Tabakmonopol vom steuerlichen und finanziellen Gesichtspunkte der unbedingte Vorzug vor allen übrigen Formen der Tabakbesteuerung einschließlich der Fabrikatsteuer zukommt[1].“

Diese volkswirtschaftlichen und finanziellen Vorzüge des Tabakmonopols veranlaßten verschiedene europäische Staaten zur Einführung desselben. Heute besteht das Tabakmonopol in acht europäischen Ländern, deren Einwohnerzahl 40 Proz. der gesamten europäischen Bevölkerung beträgt[2].

Was der Monopolisierung des Tabaks in den anderen Staaten hindernd im Wege steht, beruht nicht auf prinzipiellen Gesichtspunkten, sondern hier sind andere Faktoren volkswirtschaftlicher, politischer und finanzieller Natur maßgebend, welche ihrerseits wieder durch die allgemeine „Abneigung gegen alle staatlichen Monopole, durch die Beseitigung einer viele beschäftigenden Privatindustrie und nicht in letzter Linie auch durch die Frage nach Höhe und Umfang der Entschädigung für die aus ihrem bisherigen Wirkungskreis entfernten Industriellen und Handeltreibenden ihre Begründung finden“[3].

Das klarste Beispiel in dieser Beziehung bietet Deutschland, woselbst trotz der Bemühungen Bismarcks, der als letztes Ziel der Tabakbesteuernng bekanntlich das Monopol erblickte[4], die Einführung des letzteren dennoch unterblieb. Der Hauptgrund hierfür dürfte wohl darin zu suchen sein, daß in Deutschland Industrie und Handel in Tabak auf hoher Entwicklungsstufe stehen. Infolgedessen würde nicht nur die Entschädigungsfrage bedeutende Schwierigkeiten bereitet haben, sondern es wären auch durch die Änderungen in der Steuerform unübersehbare wirtschaftliche Umwandlungen hervorgerufen worden.

1) Schönbergs Handb., S. 579.
2) Mayr, G., a. a. O., S. 89.
3) Eheberg a. a. O., S. 293.
4) Reichstagsrede vom 22. Februar 1878.

In letzter Zeit macht sich das Bestreben nach Einführung des Monopols auch in anderen Ländern bemerkbar, wie in der Schweiz[1]) und Bulgarien[2]), und es dürfte voraussichtlich die Zeit nicht mehr allzufern sein, in welcher man in dem Tabakmonopol den idealsten Zustand der Tabaksteuer sämtlicher Staaten Europas erblicken wird[3]).

1) Milliet, E. W., Die Beschaffung der Hilfsmittel zur Durchführung der Unfall- und Krankenversicherung, insbesondere durch Besteuerung des Tabaks, veröffentlicht in der Schweizerischen Zeitschrift für Gemeinnützigkeit, XXXVIII Jahrg., Zürich 1899.

2) Leipziger Tageblatt 1904, Juli.

3) v. Stein, Lehrbuch der Finanzwissenschaft 1878, Bd. II, S. 272.

III. Der Tabak und die Tabakbesteuerung in Rumänien bis zum Jahre 1864.

Die Einführung des Tabaks in Rumänien geschah ziemlich lange Zeit nach seiner Verbreitung in der europäischen Türkei, wohin er zu Anfang des 17. Jahrhunderts, während der Regierung des Sultans Achmet I., durch englische Seeleute seinen Weg gefunden hatte.

In dieser Zeit und auch später noch stand Rumänien unter der Herrschaft der Osmanen. Die große Menge von Türken, die nach Rumänien kam und die hier lange Zeit, sei es als Beamte, sei es als Kaufleute blieben, brachte die Sitte des Tabakrauchens mit sich. Außerdem trug auch der lange Aufenthalt der türkischen und der rumänischen Truppen in den verschiedenen Kämpfen der Türkei gegen andere Staaten viel dazu bei, daß sich die Sitte des Tabakrauchens unter allen Schichten des rumänischen Volkes verbreitete. Einen sicheren Beweis dafür liefert die diesbezügliche Terminologie: tutun [1]) (Tabak), luleà (Pfeifenkopf), ciubuc, Worte türkischen Ursprungs, wie auch der rumänische Ausdruck „Tabak trinken" den türkischen Ausdruck „ütschmek tütün" [2]) wiedergibt.

Die alte Sitte, die in Rumänien bestand, daß man aus sehr langen Pfeifen (Tsubuck genannt) oder aus kurzen Pfeifen mit Tonköpfen rauchte und daß man den Besuchern Kaffee und eine frisch angezündete Pfeife anbot, gilt noch als weiterer sicherer Beweis dafür, daß das Tabakrauchen in Rumänien durch die Türken eingeführt wurde.

Einmal eingeführt, verbreitete sich das Tabakrauchen sehr schnell, wurde bald zur Gewohnheit und nahm solche Dimensionen an, daß es als unentbehrlich angesehen wurde [3]). „Tabak", schrieb Andreas

1) Rumänien, Bulgarien und Serbien nennen den Tabak Tutun, ein türkisches Wort, das Rauch bedeutet, während fast alle anderen Länder die Benennung Tabak bis heutzutage beibehalten haben.

2) Tabakzeitung 1877, Nr. 32.

3) Geschichte der Moldau und Walachei, Leipzig und Frankfurt 1790, S. 118.

Wolf, „wird in der Moldau häufig erzeugt, weil das männliche Geschlecht ohne sonderliche Ausnahme des Alters hier zu Lande bis zum Ekel raucht und schnupft."

„Auch weibliche Personen habe ich nicht selten Tabak rauchen sehen, hauptsächlich Griechinnen und Zigeunerinnen, die sich in der Farbe des Gesichts so ziemlich gleich sehen. Geborene Moldauerinnen pflegen nie zu rauchen und halten es vielmehr für einen Spott, wenn sie sehen, daß Konstantinopolitanerinnen ihren Mund zu einem Rauchfang machen[1])."

Wie in anderen Ländern, so erhob auch in Rumänien die Geistlichkeit ihre Stimme gegen das Tabakrauchen, da sie es für nicht vereinbar mit den religiösen Vorschriften erklärte, denn die griechisch-orientalische Kirche hielt das Rauchen für eine Sünde[2]). Die Geistlichkeit nannte den Tabak „teuflisches Kraut" und das Rauchen „das Teufelswerk" und in ihrem Kampf stützte sie sich auf die Schriftstelle: „Was aus dem Munde geht, ist unrein."

Jedoch bestanden in Rumänien nicht die schweren Strafen, wie dies in anderen Ländern der Fall war, der Raucher hatte also weder körperliche Strafen noch Verbannung aus dem Lande zu befürchten. Es bestand kein direktes gesetzliches Verbot des Tabakrauchens, wie z. B. in der Schweiz[3]) oder Deutschland[4]).

Nach der Einführung des Tabakrauchens fing man nunmehr an, den Tabak in Rumänien selbst zu bauen. Mit der Ausbreitung des Rauchens und Schnupfens wuchs natürlich rasch die Nachfrage nach Tabak und dadurch entwickelte sich in gleicher Weise der Anbau desselben. Das Klima und die Bodenbeschaffenheit waren ihm damals, wie heutzutage noch, sehr günstig. „Der Tabak kommt glücklich" — schrieb Raicewich — „und mit größter Leichtigkeit fort; zwar scheint er nur von gemeiner Art, aber über den möglichen Wert desselben läßt sich nicht urteilen, da nicht die geringste Sorge oder Verfeinerung auf den Bau desselben verwendet wird[5])."

Zweifellos konnte zur damaligen Zeit von einem sorgfältigen rationellen Tabakbau nicht die Rede sein, um so mehr als das rumä-

1) Wolf, Andreas, Beiträge zu einer statistisch-historischen Beschreibung des Fürstentums Moldau, Hermannstadt 1805, S. 39.

2) Parieu a. a. O., Bd. II, S. 78.

3) Schweizerische Zeitschrift für Gemeinnützigkeit, XXXVIII. Jahrg., Zürich 1899, Heft 3, S. 383.

4) Lewinstein a. a. O., S. 5.

5) Bemerkungen über die Moldau und Walachei, Wien 1789, S. 20.

nische Volk noch unter der schwer drückenden Herrschaft der Türken stand, wo für Leben und Vermögen keine Sicherheit bestand, überall größte Unwissenheit herrschte und jeglicher Fortschritt ausgeschlossen war. Jedoch gab es auch Gegenden, z. B. in der Nähe des Siretflusses, wo vorzügliche Tabaksorten erzeugt wurden, deren Preis sich noch einmal so hoch stellte, als der im allgemeinen für den polnischen Tabak gezahlte. Infolgedessen wurden sie auch häufig nach der Türkei, Tatarei und nach Polen verkauft[1]).

Der Tabakbau entwickelte sich nun im Laufe der Zeit immer bedeutender. Der preußische Konsul Neigebaur berichtet im Jahre 1848, daß sehr viel Tabak gebaut und nach der Türkei verschifft werde, weniger nach Europa und dann nur in den besseren Sorten dorthin einigen Absatz finde, wenn die Preise gedrückt seien[2]). Ferner zeigt er, daß unter den Waren, die im Werte von 276878 Piaster im Jahre 1836 durch das Zollamt Michaileni nach Österreich ausgeführt wurden, sich auch Tabak befand[3]).

Anfangs war der Tabakbau vollständig frei und erlitt keinerlei Beschränkungen. Für den Handel mit Rohtabak und für die Tabakindustrie, wenn man zu diesen Zeiten von einer solchen überhaupt sprechen kann, bestanden ebenfalls keine speziellen Belastungen. Jedermann durfte Tabak bauen, verarbeiten und verkaufen, ohne besonderen Abgaben unterworfen zu sein.

Von dem Verkehr mit Tabak aller Art wurden nur die allgemeinen Zoll- und Acciseabgaben erhoben, wie von den anderen Nahrungs- und Genußmitteln auch. Zum ersten Male finden wir in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts den eingeführten Tabak mit einem Zollsatz von 80 Bani[4]) pro Oka[5]) belegt[6]).

Eine Besteuerung des inländischen Tabaks finden wir sodann im Jahre 1693 in Moldau. Die Veranlassung, den Tabak zu besteuern, entsprang nicht dem Bestreben, das Rauchen zu verhindern oder zu vermindern, sondern dem Fürsten Einnahmen zu verschaffen. Durch Schenkungen an Klöster und Günstlinge, sagt Creanga[7]), wurde die Anzahl der Staatsdomänen stark vermindert, so daß die Fürsten nur

1) Geschichte der Moldau und Walachei, Leipzig und Frankfurt 1790, S. 123.
2) Neigebaur, Beschreibung der Moldau und Walachei, Leipzig 1848, S. 248.
3) Neigebaur a. a. O., S. 264.
4) 80 Bani = $^{4}/_{4}$ Lei alter Währung, 1 Lei alter Währung = 0,37 Frcs.
5) Oka = 1 kg 285 g.
6) Archiva, Anul X, Jassy, 1899, S. 621.
7) Creanga a. a. O., S. 118.

auf die Steuereinnahmen angewiesen waren, deren Erhebung um so leichter möglich war, als in den Donaufürstentümern von einem Steuerbewilligungsrecht der Stände nicht die Rede war. Da nun die Ausgaben immer mehr wuchsen, so mußten infolgedessen auch die Einnahmen vergrößert und andere neue Steuerquellen gesucht werden. Das kam am deutlichsten in der Zeit der sog. „phanariotischen Epoche" zum Ausdruck, in welcher die aus Phanar [1]) stammenden Fürsten über die Donaufürstentümer herrschten. Selbstverständlich erhielten diese Fürstensitze die Personen, die dem Sultan am meisten dafür zahlten. Die Fürsten ihrerseits verfehlten aber nicht, die dem Sultan für die Erlangung des Thrones gezahlte Geldsumme wieder aus dem Lande herauszuziehen und außerdem noch große Reichtümer anzusammeln. Daraus entstand die Vielseitigkeit der Steuern und am meisten der indirekten Angaben. Ebenso wurden sehr viele neue Steuern eingeführt. „Es kam eine Zeit" — sagt der Historiker Xenopol — „wo die Fürsten alle Vermögensgegenstände mit einer Steuer belegt hatten und sie schließlich nur mit Hilfe des Wörterbuches eine neue Benennung finden konnten. Es wurde sogar eine Schornsteinsteuer eingeführt [2]),"

Die auf den Tabak gelegte Steuer, genannt „Tutunaritul", war eine Flächensteuer ohne Berücksichtigung der Ertragsfähigkeit des Bodens, also eine einfache Flächensteuer und stellte somit die primitivste Form der Tabakbesteuerung dar.

Sie war auf „Pogon" [3]) berechnet und man bezahlte 4 Lei (= Mk. 1,20) für jeden mit Tabak bebauten Pogon [4]). In der Walachei war diese Steuer etwas höher. Man bezahlte 4 Lei 16 Paras (= Mk. 1,30) pro Pogon und die Steuer wurde im Monat August erhoben [5]).

Die Schriftsteller und Chronisten dieser Zeiten geben keine nähere Beschreibung über die Ausdehnung der dem Tabakbau gewidmeten Fläche und die Erträge dieser Steuer, sondern wir finden nur hie und da kurze und unklare Erwähnungen darüber. Demnach scheint der Tabakbau nicht sehr verbreitet gewesen zu sein und infolgedessen die Steuer nicht die ganze Bevölkerung getroffen zu haben [6]).

1) Eine Burg in Konstantinopel.

2) Xenopol, Istoria Rominilor, Jassy, Bd. XII.

3) Ein Pogon = 0,501 179 ha.

4) Letopisetele Munteniei si Moldovei gesammelt von M. Kogalniceanu, Bd. II, S. 249.

5) Carra, M., Histoire de la Moldavie et de la Walachie, Paris 1778, S. 264.

6) Idieru, Studii de Economie politica si finante, Bukarest 1895, Bd. II, S. 241.

Außerdem pflegten wohl der Vorsicht halber die Fürsten die Register ihrer Einnahmen beim Verlassen des Thrones mitzunehmen und damit verschwand auch jede Spur des Nachweises über die Einnahmen irgendwelcher Steuer. Es ist bekannt, daß die Einnahmen der Tabaksteuer

im Jahre	1759	5000 Lei	(1498,50 Mk.)	
„ „	1766	4200 Lei	(2058,70 Mk.)	
„ „	1767	7950 Lei	(2382,60 Mk.)	und
„ „	1771	15000 Lei	(4495,50 Mk.)	betrugen [1]).

Die hohe fast doppelte Einnahme des Jahres 1771 ist in der reichen Tabakernte dieses Jahres begründet. Wenn wir bedenken, daß der Tabak in dieser Zeit eine sehr ausgiebige Einnahmequelle in Frankreich bildete, woselbst das Tabakmonopol schon bestand und dem Staat eine Pachtsumme von 500000 Livres brachte (etwa 425000 Mk.) [2]) und in Österreich das verpachtete Tabakmonopol für das Jahr 1759 778800 fl. (1322600 Mk.) brachte [3]), so kann man sehen, wie ungemein klein die Tabaksteuereinnahmen in Rumänien gewesen sind.

Es war aber gut, daß die Steuerkraft des Tabaks nicht ausgenutzt wurde, denn die Einnahmen dieser Steuer, wie die vieler anderer flossen gemäß der mittelalterlichen Staatsauffassung, laut welcher die Privatkasse des Fürsten und die Staatskasse als identisch angesehen wurden, in die Privatkasse des Fürsten, und sie war ein Mittel, die Einnahmen desselben zu vermehren, trug aber nicht zum staatswirtschaftlichen Nutzen des Landes bei.

Bis zum Jahre 1831 trat keine Änderung in der Besteuerungsart des Tabaks ein. Nur der Steuersatz erlitt Abänderungen. So wurde in der Periode von 1806 bis 1812 der Stînjen [4]) mit Tabak bebauten Terrains mit 10 Paras [5]) besteuert. In dieser Zeit wurde die Tabaksteuer, wie auch alle anderen Steuern [6]) verpachtet. Wegen der aus der Tabaksteuer erzielten kleinen Einnahme wurde diese Steuer nicht allein verpachtet, sondern im Verein mit zwei anderen, nämlich:

1) Carra, M. a. a. O., S. 264.

2) Forbonnais, Recherches et considerations sur les finances de la France depuis 1595 jusqu'en 1721, Liège 1758, T III, p. 222, zitiert nach Prónays Tabaksteuern, Leipzig 1880, S. 42.

3) Wickett, B. A., Studien über das österreichische Tabakmonopol, Stuttgart 1897, S. 9.

4) Ungefähr 2 qm.

5) Eine Para ist $^1/_{40}$ von 1 Lei alter Währung.

6) Urechia, V. A., Istoria Rominilor, Bukarest 1896, Vol. IX, p. 499.

Dijmaritul[1]) und Pogonaritul[2]). Welche Höhe die Einnahmen aus der Tabaksteuer erreichten, ist nicht festzustellen, weil die bei der Zuteilung erzielte Pachtsumme summarisch und ohne Spezifikation der einzelnen Steuersorten angegeben ist. Nur für das Jahr 1812 sind die Einnahmen der Tabaksteuer angegeben; sie betrugen in der Walachei 60000 Lei (17982 Mk.) und in der Moldau 50000 Lei (14985 Mk)[3]).

In diesem Zeitraum wurde der ausländische Schnupftabak mit 50 Paras pro Oka und der inländische Schnupftabak mit 10 Paras pro Oka besteuert[4]). Die schon bestehende Tabaksteuer von 10 Paras pro Stinjen blieb auch von 1812 bis 1816 in Kraft und wurde von da an auf 17 Para erhöht[5]). Die Bojaren waren wie früher so auch jetzt von der Tabaksteuer befreit. Die Art der Steuererhebung blieb dieselbe, nämlich die Verpachtung mit Dijmaritul und Pogonaritul. Das Flächensteuersystem bestand bis zum Jahre 1831 fort, von diesem Zeitpunkt an trat sodann eine gründliche Änderung in dem politischen, wirtschaftlichen und finanziellen Leben zum Wohl der Donaufürstentümer ein.

Es sei hier noch erwähnt, daß in dieser ganzen Periode die Einfuhr des ausländischen und die Ausfuhr des inländischen Tabaks keinem besonderen Eingangs- oder Ausgangzoll unterlag, sondern demselben Zoll wie jede andere Ware auch, nämlich 3 Proz. ihres Wertes[6]).

Durch den Frieden von Adrianopel (14. September 1829) bekam Rußland das Protektorat über die Moldau und Walachei, und es verlieh ihnen, den Friedensbedingungen gemäß, ein neues Staatsgrundgesetz, das sogenannte Organische Reglement, welches zwar von den Bojaren beider Länder ausgearbeitet, aber in Petersburg im Interesse Rußlands geändert worden ist. Dasselbe trat 1831 in Kraft, nachdem es nur zum Schein den rumänischen Bojaren unterbreitet worden war. Es wurde von der Türkei und Rußland genehmigt[7]), was die Rumänen

1) Dijmaritul war die Steuer auf die Bienen- und Schweinezucht.

2) Pogonaritul war auch eine Flächensteuer, welche man für die Weinberge pro Pogon bezahlen sollte.

3) Xenopol a. a. O., Bd. X, S. 123.

4) Urechia a. a. O., Bd. IX, S. 537.

5) Urechia, Din Domina lui Joan Caragea. Avenirea la tron, Miscari contra Grecilor, Finante, Bukarest 1900, p. 149.

6) Baicoianu, C. Dr., Geschichte der rumänischen Zollpolitik seit dem 14. Jahrhundert bis 1874, Stuttgart 1896, S. 57.

7) Brezoianu, J., Vechile institutiuni ale Rominiei, Bukarest 1882, p. 167.

mit vollem Recht als eine Verletzung ihres Rechtes der Selbstregierung[1]) ansahen. Das Organische Reglement, welches man als erste politische Staatsverfassung bezeichnen kann, hat den Donaufürstentümern bedeutende Vorteile gebracht, indem es ihnen die Entwickelung zum modernen Staat erleichtert hat[2]). Bezüglich des Finanzwesens führte das Organische Reglement ein ganz neues System ein. Im Gegensatz zu dem bisherigen Modus konnte der Fürst nicht mehr die Steuer auflegen und mit den Einnahmen nach seinem Belieben schalten. Alle Steuern wurden als Staatseinnahmen erklärt und dem Fürsten eine jährliche Zivilliste ausgesetzt. Die Einnahmen wie auch die Ausgaben wurden festgestellt, also zum ersten Male trat das Budget im finanziellen Leben der Donaufürstentümer in Kraft.

Die bisherigen indirekten Steuern, sogenannte Rusumaturi[3]), wie auch die Naturalabgaben, die ihrer Natur und ihrer Erhebungsart nach für das Volk ungemein drückend waren, wurden abgeschafft[4]), und an ihre Stelle traten als Einnahmequelle die Zölle, Salzeinnahmen, die Kopfsteuer und Gewerbesteuer. Die meisten der bis dahin bestehenden Privilegien wurden ebenfalls abgeschafft, nur einige wurden beibehalten[5]). Der provisorischen russischen Verwaltung war es unmöglich, die seit Jahrhunderten bestandenen, in das Volkswohl tief einschneidenden Mißbräuche mit einem Schlage zu beseitigen, um so mehr, als seitens der Bojaren wie auch der Geistlichkeit ihr die größten Schwierigkeiten in den Weg gelegt wurden. Bojaren und Geistliche

1) Die Selbstregierung der Donaufürstentümer war auch in dem Adrianopeler Frieden anerkannt worden. Der bezügliche Art. V lautet: „Les principautés de Moldavie et de la Valachie s'étant, par suite d'une Capitulation, placées sous la souzéranité de la Sublime Porte et la Russie ayant garantie leur prospérité, il est entendu qu'elles conserveront tous les privilèges et immunités qui leur ont été accordés, soit par leurs capitulations, soit par les traités conclus entre les deux empires ou par les hatti — chérifs émanés en divers temps. En conséquence, elles jouiront du libre exercice de leur culte, d'une sureté parfaite, d'une administration nationale indépendente et d'une pleine liberté du commerce: les clauses additionelles aux stipulations antécédentes, jugées nécessaires pour assurer à ces deux provinces la jouissance de leurs droits, sont consignées dans l'acte séparé ci — joint, qui est et sera considéré comme faisant partie intégrante du présent trâité".

2) Baicoianu, C. Dr., Geschichte der Zoll- und Handelspolitik Rumäniens (Istoria politicei noastre vamale si comerciale), Bukarest 1904, S. 3.

3) Rusumaturi, ein Wort türkischen Ursprungs, das „indirekte Steuer" bedeutet.

4) § 61 des Organischen Reglements der Walachei.
§ 66 „ „ „ „ Moldau.

5) Das Organische Reglement der Moldau, Anexe P. S. 184.

benutzten ihre frühere Stellung und ihr Ansehen und wollten nach wie vor auch ihrerseits aus dem Lande Nutzen ziehen. Dies geht aus folgenden Worten des Generals Kiselef, des damaligen russischen Verwalters der Donaufürstentümer, klar hervor: „Nachdem die provisorische russische Verwaltung ihre ganze Aufmerksamkeit auf diesen Umstand gerichtet hat, hat sie sich überzeugt, daß die Bojaren, die die Reformen verlangten, die Begrenzung der fürstlichen Macht bezweckten, aber sie haben sich nie vorgestellt, daß diese Reform, die das durch die fürstliche Macht entstandene Übel vertilgen sollte, auch das pflichtwidrige System ihrer eigenen, auf die ungerechten Naturalabgaben gegründeten Interessen treffen würde, welche in Ermangelung einer guten Wirtschaftsweise das einzige Mittel ihrer Existenz bildeten.

Unter diesen Verhältnissen für die neue Reform von den Bojaren eine aufrichtige Mitarbeit zu erwarten, wäre gleichbedeutend gewesen mit dem Verlangen der Verzichtleistung auf ihre Rechte, welche sie doch im Gegenteil mit allen möglichen Mitteln zu verteidigen suchten. Unter den gleichen Umständen war auch auf eine Mitarbeit seitens der Geistlichkeit nicht zu rechnen, welche ihrerseits ebenfalls die Rechte zu verlieren fürchtete, die sie unter der Regierung der Fürsten gewonnen hatte [1])."

Weil durch das Organische Reglement die Städte eine gewisse Selbständigkeit erlangten und dadurch ihre Ausgaben sich vermehrten, wurde die Tabaksteuer zur städtischen Steuer erhoben, die im Verein mit anderen Verzehrungssteuern die Ausgaben der Städte zum Teil decken sollte. Diese Tabakaccise wurde direkt von den Städten selbst ohne Vermittelung des Staates und nur von der einheimischen Produktion erhoben oder aber verpachtet [2]).

Als Tabakaccise blieb die Tabaksteuer bis zum Jahre 1863 in Kraft, von welchem Zeitpunkt ab dann durch das Gewerbegesetz dieses Jahres den Tabakhändlern eine Verkaufssteuer neben der schon bestehenden Tabaksteuer auferlegt wurde. Demgemäß wurden die Tabakhändler in vier Klassen eingeteilt, und die entsprechende Gewerbesteuer wechselte je nach der Art des Verkaufs — en gros oder en detail — und nach der Größe der Stadt-Bevölkerung, durch welche der Tabakhandel betrieben wurde, wie folgende Tabelle es veranschaulicht:

---

1) Codrescu, T., Uricariu, Vol. X, p. 288 (nach Alesandrini).

2) Baicoianu, C., Geschichte der rumänischen Zollpolitik etc., S. 82.

Klassen	Bevölkerung der Städte			
	von 20000 Seelen an	von 5—20000 Seelen	von 3—5000 Seelen	von 300 Seelen ab
I.	300 Lei	200 Lei	130 Lei	80 Lei
II.	140 „	100 „	75 „	35 „
III.	65 „	50 „	35 „	12 „
IV.	25 „	20 „	12 „	6 „

Was diese Verkaufssteuer dem Fiskus eingebracht hat, ist nicht zu ermitteln, weil die entsprechenden Einnahmen in den statistischen Angaben nicht spezifiziert sind. Jedenfalls kann behauptet werden, daß diese Verkaufssteuer sehr wenig einträglich war und wegen der schlechten Finanzlage Rumäniens der damaligen Regierung den Anlaß bot, das Tabakmonopol einzuführen.

Aus dem oben Gesagten geht hervor, daß der Tabak seit seiner Einführung bis zum Jahre 1864 zwei Besteuerungsarten unterlag:

a) einer einfachen Flächensteuer bis zum Jahre 1831 und

b) einer Tabakaccise bis zum Jahre 1864, verbunden mit einer Verkaufssteuer im Jahre 1863.

Ihrer Natur nach waren diese beiden Steuersysteme nicht imstande, die große Steuerfähigkeit des Tabaks auszunutzen und dem Fiskus bedeutende Einnahmen zu bringen. Während fast alle Staaten Europas Mittel gefunden hatten, aus der Belastung des Tabakkonsums erhebliche Beiträge für ihre finanziellen Bedürfnisse zu ziehen, war dies leider in Rumänien nicht der Fall, was unter den bisher obwaltenden Verhältnissen nicht zu verwundern ist.

IV. Die Einführung des Tabakmonopols, seine Dauer und die bis zum Jahre 1872 an seine Stelle tretende Tabaksteuer.

Das heutige Königreich Rumänien bestand bis zum Jahre 1859 aus den beiden Donaufürstentümern Walachei und Moldau, jedoch waren ihre Bewohner, da beide Fürstentümer in früheren Jahren einen Staat bildeten, gleichen Stammes und Blutes, wie auch ihre Sprache, Sitten, Gebräuche und Religion — die Hauptmerkmale einer Nation — sich nur durch wenig unwesentliche Abweichungen voneinander unterscheiden, in den Hauptzügen aber die gleichen sind. Beide Fürstentümer waren aber politisch nicht unabhängig, sondern standen unter der drückenden Herrschaft der Osmanen.

Sowohl die Türkei als auch Rußland[1]) waren bestrebt, die beiden Fürstentümer ihrem Reiche einzuverleiben und traten deshalb dem eifrigen Bemühen derselben, sich von jedwedem fremden Einfluß zu befreien, um nach späterer Vereinigung und Regeneration und Annahme sowie Verbreitung europäisch-abendländischer Kultur in die Reihe der zivilisierten Staaten als gleichberechtigt einzutreten, stets hindernd entgegen. Jedes der beiden Reiche sah in diesen Bestrebungen der beiden Fürstentümer seine eigenen Interessen gefährdet. Die Türkei befürchtete den Verlust ihrer Oberhoheit, welche sie aber erst im Jahre 1877/78 durch die segensreiche Regierung König Karls, des Gründers des modernen Rumäniens, verlor. Rußland andererseits befürchtete dadurch die Gelegenheit zu verlieren, seinen im stillen längst gehegten Plan ausführen zu können, nämlich bei der ersten

1) Dieses Reich würde durch Einverleibung der beiden Donaufürstentümer einen offenen Weg nach Konstantinopel erreicht haben.

sich bietenden Veranlassung die Fürstentümer zu annektieren. Gemäß dem Pariser Frieden vom 30. März 1856 trat eine definitive Regelung der staatlichen Verhältnisse Rumäniens im Jahre 1859 ein, als die beiden gesetzgebenden Versammlungen am 17. Januar und 5. Februar den Oberst Alexander Cuza zum Fürsten wählten, welcher den Thron als Alexander Joan I. bestieg. Dadurch wurde die Personalunion der beiden Fürstentümer eine vollendete Tatsache, und mit Freude sahen die Rumänen ihren alten Wunsch in Erfüllung gehen.

Ein neues Leben begann. Ein reformatorischer Geist für modernen Aufbau des Staates machte sich überall bemerkbar. „Die Fürstentümer" — wird u. a. in der Thronrede ausgeführt — „sind der frucht- und ziellosen Versuche müde, sie wollen sich von diesem ihre Kraft vernichtenden Zustande befreien. Sie wollen vorwärts schreiten, sie wollen ein Lebenszeichen von sich geben. Die rein politische Epoche ist abgeschlossen, und die Zeit ist gekommen, in der wir uns vorwiegend mit den unser Land betreffenden wirtschaftlichen Fragen beschäftigen müssen [1])."

Dementsprechend übernahm der Fürst die Reorganisation der Finanzen, der Justiz, der Armee, der öffentlichen Bauten, des Ackerbaues, Handels und Verkehrs.

Zu diesem Zweck bedurfte Fürst Cuza aber Geld, welches in jener Zeit nicht vorhanden war, denn bei der Übernahme seiner Regierung bestand keine glänzende finanzielle Lage. In der Walachei hatte das Budget von 1857 mit einem Defizit von 5 507 097 Piaster und 1858 mit einem solchen von 5 030 442 Piaster abgeschlossen [2]), während das Budget der Moldau ein Defizit von 5 277 583 Piaster ergeben hatte [3]). Die Staatsschuld der Moldau betrug im Jahre 1858 29 905 318 Piaster und diejenige der Walachei 18 914 292 Piaster [4]). Die öffentlichen Kassen waren leer; in der Moldau hatten die Offiziere ihr Gehalt auf mehrere Monate nicht bekommen, die Soldaten fehlten, ebenso Kleidung und Schuhe, die Dorflehrer waren seit einem halben Jahr, die Finanzkontrolleure seit 7 Monaten nicht bezahlt worden. Der Staat erbettelte von den Privaten das Geld und schämte sich nicht, es anzunehmen [5]). — Trotzdem wurden die Ausgaben selbst in dem

1) **Baicoianu** a. a. O., S. 105.
2) Analele economice 1860, Nr. 1, p. 6.
3) Butgetele Moldaviei, p. 736.
4) Monitorul oficial 1869 2. Decembre.
5) **Xenopol**, Domnia lui Cuza — Voda, Jassy 1903, Bd. II, p. 186.

ersten Jahre der Regierung noch stark erhöht. — Das Budget der Walachei wuchs von 40 000 000 Lei in 1859 auf 74 000 000 1860 [1]) und dasjenige der Moldau von 22 000 000 1859 auf 44 000 000 Lei 1860 [2]). Die Ausgaben wurden vermehrt, aber an die entsprechenden Deckungsmittel nicht gedacht; die Einnahmen waren höher geschätzt als sie in Wirklichkeit waren, so daß das Gleichgewicht zwischen Ausgaben und Einnahmen, wie dies bei einer geordneten Finanzwirtschaft der Fall sein soll [3]), fehlte. So wurden die tatsächlichen Einnahmen der direkten Steuer von 53 000 000 Lei auf 76 000 000 Lei, die der Stempelsteuer von 27 000 000 auf 38 000 000 geschätzt [4]), ohne Rücksichtnahme auf die durch so verschiedene Umstände bedingte Unsicherheit der Höhe dieser Einnahmen. So wollten z. B. die früheren Privilegierten die Steuern nicht zahlen und suchten sich ihren Verpflichtungen soweit als möglich zu entziehen [5]). In der Thronrede vom 4. Dezember 1861 wird u. a. ausgeführt: „Die größte Schwierigkeit bestand darin, im Lande ein auf der Gleichheit basierendes Steuersystem statt des bisher auf Privileg beruhenden einzuführen [6]).“ Auch die Nachlässigkeit der Behörden bei der Einkassierung der Steuern, sowie der Mangel einer regelrechten Rechnungsführung trug viel dazu bei, den Unterschied zwischen Einnahme und Ausgabe zu vergrößern. Wenn wir ferner noch in Betracht ziehen, daß die Kammern kein Bestreben zeigten, das Budget zur rechten Zeit zu votieren, wie sich aus den Worten der Thronrede ergibt: „Seit Besteigung meines Thrones konnte man nur ein einziges Budget votieren und auch dieses erst 6 Monate nach Beginn des Finanzjahres [7])“, so mußten selbstverständlich bedeutende Defizite entstehen und die schon geschilderte, den Verhältnissen nicht entsprechende günstige Veranschlagung der Einnahmen zu unberechtigter Steigerung der Ausgaben und weiteren Fehlbeträgen führen [8]). Statt die Ausgaben soweit als möglich zu beschränken und durch eine strenge Steuerkontrolle und Heranziehung neuer Steuerquellen zu einer Vermehrung der Einnahmen beizutragen, gingen die verschiedenen Regierungen auf dem alten Wege weiter.

---

1) Monitorul oficial, al tärei Rominesti 1860, 13. Octobre.
2) Monitorul oficial al Moldovei 1860 10. August.
3) **Eheberg**, Finanzwissenschaft, Leipzig 1898, S. 321.
4) Expunerea proectuli de budget pe anul 1863.
5) **Xenopol**, Domnia lui Cuza. Voda Vol. II, p. 187.
6) Monitorul oficial al Moldovei 1861 9. Decembre.
7) Monitorul oficial al Moldovei 1861 9. Decembre.
8) **Eheberg** a. a. O., S. 323.

Zur Deckung der Ausgaben wurde durch das Gesetz vom 5. März 1862 das System der Schatzanweisungen eingeführt, weil man eine Anleihe im Auslande für nicht ratsam hielt[1]). Wegen des Mangels an Geld waren die Anleihen mit großen Opfern verbunden, wurden des weiteren aber auch nicht zweckentsprechend angewendet. Es konnte daher nicht ausbleiben, daß in den folgenden Jahren wiederum neue Anleihen erfolgten, was schließlich zur Gewohnheit wurde[2]) und daß die Aufnahme neuer Anleihen nur unter größten Schwierigkeiten und erschwerenden Bedingungen möglich war. So erklärte sich z. B. der Bankier Halfon bereit, dem Staat einigeMillionen Lei zu borgen, wenn ihm die Zolleinnahmen verpfändet würden. Im Jahre 1864 wuchsen die Ausgaben von 127 Mill. auf 204 Mill. Lei[3]). In diesem Jahre hatte der Staat neben den ordentlichen Ausgaben auch noch 12 Mill. Lei den Gemeindekassen und den rechtlichen Gelddepositen zurückzuzahlen[4]).

Diese finanzielle Notlage zwang die Regierung, Mittel und Wege zu suchen, um dem Bankrott, der den Staat bedrohte, zuvorzukommen. Sie richtete ihr Augenmerk vor allem auf den Tabak, in der richtigen Annahme, daß durch dessen rationelle und ausgiebige Besteuerung eine bedeutende und sichere Einnahmequelle zur Deckung der wachsenden Ausgaben sich ergeben würde. Die Wahl des Steuerobjektes beweist, daß die Tabakbesteuerungsfrage eine Lieblingsbeschäftigung der Finanzmänner in Zeiten der Geldnot ist. Der Staat vindizierte sich das Recht und die Pflicht, die Ergiebigkeit der Tabaksteuer als eine gerechtfertigte Abgabe in der größtmöglichsten Weise auszunutzen; dies war bei der bisher bestehenden Tabaksteuer, bei welcher von einer Vermehrung der Einnahmen keine Rede sein konnte, nicht möglich. Bei der momentanen finanziellen Lage Rumäniens war es dringend nötig, einen Modus der Besteuerung in Vorschlag zu bringen, dessen finanzielles Resultat zur Füllung der leeren Staatskasse in hervorragendem Maße beitrug.

Die hohen und sicheren Einkünfte, die der Tabak den Monopolländern gewährte, dienten als Beweggrund für die Einführung des Tabakmonopols, wodurch die für den Staat notwendigen Summen wenigstens zum Teil beschafft werden sollten. Die Einführung geschah durch das Gesetz vom 5. Dezember 1864.

1) Monitorul ofical 1862 26. Febr.
2) Monitorul oficial 1869, 11. Dec.
3) Xenopol, Domnia lui C. Vol. II, p. 191.
4) Monnitorul oficial 1864, 13. Juli.

Diesem Gesetz gemäß hatte das eingeführte Monopol den Charakter eines Vollmonopols, denn der Staat behielt sich ausschließlich das Recht des Tabakbaues, der Fabrikation und des Verkaufs vor. Der Tabakbau durfte entweder nur für die Regie oder nur für den Export betrieben werden. Der Tabakpflanzer mußte sich in jedem Jahre eine Erlaubnis zum Tabakanbau auf 50 qm Ackerland von der Regieverwaltung besorgen; die Erlaubnis war persönlich und wurde von einer speziellen Kommission erteilt, welche aus dem Präfekt des Bezirks, dem Bezirksfinanzkontrolleur und aus einem Mitglied des ständigen Bezirksrats bestand. Der Tabakpflanzer war verpflichtet, die ganze erlaubte Grundfläche zu bebauen, die er aber ohne Genehmigung der Regie nicht übertragen durfte. Die gesamte Tabakernte mußte er der Regie liefern. Wenn die Ernte, infolge irgend eines Unfalles, nicht die erwartete Quantität brachte, so sollte dies der Tabakpflanzer den betreffenden Behörden kund geben. Die Erlaubnis, Tabak zum Export zu bauen, wurde nur solchen Personen bewilligt, die behördlicherseits als zahlungsfähig anerkannt waren. Der Tabakexport mußte bis zum 1. August des folgenden Erntejahres stattfinden. Man bewilligte eine Verlängerung von einem Monat, wenn die gleiche Quantität konstatiert war. Falls wegen einer gerechtfertigten Ursache der Export nicht stattfinden konnte, wurde noch eine Verlängerung gestattet, aber in diesem Fall war der Tabakpflanzer verpflichtet, die Tabakernte in die Lagerhäuser der Regie zu bringen und dafür eine bestimmte Gebühr zu zahlen.

Das Gesetz enthielt ferner Maßnahmen in Bezug auf die Fabrikation, Bezirksmagazine, den Verkauf, die Generalverwaltung, sowie Maßregeln verbietender und strafender Art. Alle Tabakhändler und Privatpersonen waren verpflichtet, ihren Vorrat an Tabak bis zum 1. Mai 1865 zu exportieren; andernfalls mußten sie denselben an die Regierung verkaufen, und zwar zu folgenden Preisen: für 1 Oka türkischen Tabak erster Qualität 38 Piaster; für 1 Oka geringerer Qualität 22 Piaster; für 1 Oka persischen Tabak, je nach der Qualität, 7—16 Piaster; für 1 Oka rumänischen Tabak von türkischem Samen, je nach der Qualität, 7—12 Piaster; für 1 Oka rumänischen Tabak von rumänischem Samen 2—7 Piaster. Diese von der Regierung bezahlten Preise waren um 100 Proz. niedriger als die, zu welchen die Tabakhändler den Tabak verkauften. Das liefert den Beweis, welchen ungeheuren Nutzen die Tabakhändler bei ihrem Geschäft gehabt haben.

Freilich ging die Wandlung der Tabakaccise zum Monopol nicht ohne Kämpfe ab; heftige Angriffe erfolgten und die Interessenten

waren damals sehr erregt, denn das neue Gesetz brachte dem Tabakhandel, welcher allein zu jener Zeit in Rumänien noch blühte [1]), starke Störung. Das Gesetz konnte wegen der großen Unzufriedenheit, die im Lande herrschte, nicht in Kraft treten und wurde zurückgestellt [2]). Der Fürst Cuza kam aber wegen der dringenden Finanznot auf sein Dekret zurück und setzte durch den fürstlichen Beschluß vom 3. Juli 1865 das Gesetz von 1864, allerdings in vollständig veränderter Form, wieder in Kraft. Der Staat behielt nur das Recht des Tabakverkaufs, er hatte also ein Handelsmonopol. Er verkaufte den Rohtabak durch seine Spezialagenten und den verarbeiteten Tabak durch Debitanten, indem er die Tabakfabrikate sowohl aus dem In- als aus dem Auslande bezog. Die Debitanten bekamen einen Rabatt von 20 Proz. aus dem Reinertrag. Die Beamten des äußerlichen Dienstes sollten Garantie leisten, nämlich: die Chefs der Zentralmagazine eine solche von 25000—30000 Lei, je nach der Bedeutung des Magazins; die Chefs der Bezirksmagazine 15000 Lei, die Magazinaufseher I. Klasse 12000 Lei und II. Klasse 8000 Lei; für die anderen Beamten verlangte man die Garantie einer als zahlungsfähig anerkannten Person. Das Gesetz trat am 1. August in Kraft. Die außerordentlich hohen Preise des Verkaufstarifs seitens der Regierung — der Fiskus beanspruchte einen Nutzen von 100—300 Proz. im Vergleich zu den früheren Preisen — verbunden mit der Unzufriedenheit der Tabakhändler und -pflanzer, riefen aber eine so große Erbitterung und Aufregung gegen die Regierung hervor, daß sich am 3. August [3]) ein nicht unbedeutender Aufstand in Bukarest erhob, welcher nur mit Gewalt nach zweistündigem Kampf unterdrückt werden konnte [4]). Diejenigen Tabakhändler, welche nicht rumänische Untertanen waren, wollten die Tabakvorräte der Regie nicht abliefern und bestürmten die Konsulate, um von denselben Schutz zu erlangen; aber nur der österreichische Agent hat im Auftrage seiner Regierung bei dem Ministerrat einen sehr energischen Protest eingereicht, in welchem verlangt wurde, daß der rumänische Fiskus den eingezogenen Tabak bar und nach seinem Werte bezahlen solle. Der russische Konsul hat es den Untertanen seiner Regierung freigestellt, ihre Tabakvorräte nicht abzuliefern, je-

1) Allgemeine Zeitung 1865, Beilage zu No. 5.

2) Sturza, A. D., Treizeci de ani de Domnie ai Regelui Carol, Bukarest Vol. I, p. 70. 1897.

3) Xenopol, Domnia lui Cuza, Vol. II, p. 32.

4) Henke, Rumänien, Land und Volk, Leipzig 1877, S. 101. Allgemeine Zeitung 1865, No. 229.

doch mit der Bedeutung, daß sie dieselben auch nicht verkaufen dürften[1]). Es war eine Zeit, in welcher die fremden Händler frei schalten und walten konnten ohne Rücksicht zu nehmen auf das nationale wirtschaftliche Streben. Ihre Interessen fanden Schutz durch ihre Regierungen und diplomatische Interventionen. Sie konnten die Donaufürstentümer ausbeuten, ohne zu den Lasten des Staates, aus welchem sie ihren reichen Gewinn zogen, irgend etwas beizutragen, wozu gerade sie am ersten in der Lage waren, weil sie nicht nur zahlreicher, sondern auch reicher als die rumänischen Händler waren. Auch dieses Gesetz ließ viel zu wünschen übrig. Vor allem führte es das Tabakhandelsmonopol ein, diejenige Form des Monopols, welche im Vergleich zum vollen Monopol sehr nachteilig ist. Sie erheischt eine viel strengere Kontrolle und kann doch nicht die hohen Erträge sichern, wie es das volle Monopol tut, denn der An- und Verkauf des Tabaks bietet den Beamten reichlich Gelegenheit, den Fiskus zu betrügen. Deshalb ist diese Form nur da durchführbar, wo man auf einen ausgebildeten und pflichtbewußten Beamtenstand rechnen kann, was leider zu jener Zeit in Rumänien nicht derFall war.

Von Anfang an wurde den Mißbräuchen seitens der Monopolbeamten Tür und Tor geöffnet. Der Ankauf der Tabakware sollte durch Kommissionen Sachverständiger geschehen, deren je eine für jeden Bezirk bestimmt war. Diese Kommissionen aber haben den Tabak verschieden klassifiziert, denn eine Norm wurde für die Kontrolle dieser Klassifizierung nicht festgestellt; viele haben verdorbene Tabakblätter und -fabrikate und solche ohne Wert angenommen; und niedrige Tabakqualitäten wurden als höhere abgeschätzt[2]). Daneben bezahlte die Regierung den früheren Tabakhändlern eine Entschädigung von 15 Proz. aus ihrem Geschäftsgewinn, so daß die Regierung eine Summe von 19600000 Lei ausgeben mußte. Wegen des Mangels an Debitanten verkaufte der Staat dieselbe Tabakware wieder an den früheren Tabakhändler mit einem Rabatt von 20 Proz. Da das Gesetz die Verpackung der in den Handel kommenden Tabakwaren nicht vorgeschrieben hatte, was das einzige Mittel gegen die Steuerhinterziehung ist und auch dem Fiskus sichere Erträge gewähren konnte, wurde den Debitanten die Gelegenheit geboten, den Staat durch Schmuggel und das Publikum durch die Vermischung verschiedener Tabaksorten zu betrügen.

---

1) Allgemeine Zeitung No. 1865, 229.

2) Sturza, a. a. O. S. 71 ff.

Die Monopolverwaltung ließ sehr viel zu wünschen übrig, sie besaß alles andere nur nicht die Eigenschaft einer guten und geschickten Verwaltung. Der Ankauf des Produkts bedingte eine Reihe von einzelnen Maßregeln, die theoretisch wenigstens nicht bestimmt waren, da kein Reglement bestand; hieraus entsprang eine Willkürherrschaft der einzelnen Beamten und Debitanten, welche an sich schon zu verwerfen war, dem Monopol selbst aber nur zum Schaden gereichen mußte. Mit Recht wird in der Rede des Regierungsrates vom 28. April 1866 folgendes angeführt: „In der Verwaltung des Tabakmonopols — wenn man überhaupt noch von Verwaltung und Monopol reden kann — ist dem Staate wie dem Publikum eine doppelte Lockspeise dargeboten worden, und beide, Staat wie Publikum, sind darauf hineingefallen; beide wurden die Opfer der Habsucht der Tabakdebitanten und derjenigen Personen, die mit der Einführung und Verwaltung dieses Monopols beauftragt wurden [1]).“

Zweifellos konnte auch unter solchen Umständen das Tabakmonopol dem Fiskus nicht die Einnahme bringen, auf welche gerechnet wurde. Während der ganzen Zeit seines $1\frac{1}{2}$jährigen Bestehens brachte das Tabakmonopol 14 711 527 Lei als Bruttoeinnahmen und 5 500 000 Lei als Nettoeinnahmen, d. h. die Ausgaben im Betrag von 10 211 527 Lei betrugen 63 Proz. der Gesamteinnahmen. Wie klein diese Einnahmen waren, ergibt sich aus der Tatsache. daß zwei Privatgesellschaften im Laufe dieser Zeit um die Pachtung des Tabakmonopols sich bewarben. Eine Gesellschaft griechischer Kaufleute [2]) stellte der Regierung den Antrag, das Tabakmonopol für 24 Jahre in Pacht zu nehmen und ihr für je eine Periode von 6 Jahren jährlich folgende Summe zu zahlen [3]):

I.	Periode	7	Mill.	Piaster
II.	„	$8\frac{1}{2}$	„	„
III.	„	9	„	„
IV.	„	$10\frac{1}{2}$	„	„

Eine lediglich zu diesem Zweck konstituierte Gesellschaft unter dem Namen „Erste rumänische Gesellschaft für das Tabakmonopol“, deren Betriebskapital von 40 Mill. Piaster in 40000 Aktien zu 1000 Piaster geteilt war [4]), machte ein noch vorteilhafteres Angebot, und zwar wollte dieselbe zahlen:

1) Allgem. Zeitung, Beilage zu No. 336, 1865.
2) Sturza. a. a. O. S. 83.
3) Allgem. Zeitung, 1865, No. 135.
4) Monitor offic. 1871, No. 272.

für die	I. Periode	12	Mill.	Piaster
„ „	II. „	14	„	„
„ „	III. „	16	„	„
„ „	IV. „	18	„	„

Die erzielten kleinen Einnahmen beweisen, daß das Tabakmonopol nur dann die Möglichkeit bietet, erhebliche Einnahmen aus dem Tabak zu ziehen, wenn es gut verwaltet wird. Dieser unbefriedigende Erfolg des Monopols sowohl, zu welchem der Mangel an geeigneten und gewissenhaften Beamten, die ungünstigen politischen Verhältnisse und der hartnäckige Widerstand der Tabakhändler viel beigetragen haben, als auch die zunehmende Unzufriedenheit der Konsumenten mußten naturgemäß zur Abschaffung des Tabakmonopols führen, welches vorher mit so großer Mühe und Schwierigkeit eingeführt war, dies geschah schon nach einer Dauer von nur $1\frac{1}{2}$ Jahren, in welcher Zeit es so schlecht verwaltet wurde, daß Universitätsprofessor Disescu (Bukarest) mit Recht sagen konnte: „Ich weiß nicht, ob das Tabakmonopol wirklich funktioniert hat[2].“ Durch das Gesetz vom 27. Januar 1867 wurde es aufgehoben und der Tabakhandel erfreute sich wieder der Freiheit. Es wurde demselben nur ein Einfuhrzoll auferlegt, nämlich:

für 1 kg Rauchtabak	16	Lei
„ 100 Zigarren	16	„
„ 1 kg Schnupftabak	20	„

ohne Unterschied der Qualität.

Der Tabakexport war frei von jeder Gebühr. Die Tabaktrafikanten mußten eine Lizenz vom Staat besitzen und waren nach dem Umfang des monatlichen Verkaufs in 5 Klassen eingeteilt:

Die erste	Klasse	bezahlte	1480	Lei	v.
„ zweite	„	„	740	„	„
„ dritte	„	„	370	„	„
„ vierte	„	„	185	„	„
„ fünfte	„	„	37	„	„

Dieselben verkauften die Tabakfabrikate nach Belieben, aber sie waren verpflichtet, eine gewisse Quantität pro Monat von der Regie anzukaufen, um die in den Regiemagazinen noch lagernden Tabakmengen zu räumen, da ein Verkauf in anderer Weise nicht angängig erschien. Der Ausverkauf fand nach folgendem Tarif statt:

Türkischer Tabak, genannt	Jaka	1	Oka	28,50	Lei
„ „ „	Orta	1	„	20,—	„
„ „ „	Char	1	„	14,75	„

2) Disescu, C. G., Dreptul public Român, Bukarest, Bd. III, S. 1094.

Tabak, genannt Persicean oder Basma

I. Qualität,	Oka	12,50	Lei
II. „	„	10,75	„
III. „	„	9,50	„

Rumänischer Tabak von türkischem Samen

I. Qualität,	Oka	9,50	Lei
II. „	„	6,75	„
III. „	„	6,—	„

Rumänischer Tabak von einheimischem Samen

I. Qualität,	Oka	5,—	Lei
II. „	„	3,—	„
III. „	„	2,—	„

Russischer Tabak (Mahorka) Oka 3,— Lei

Havannazigarren I. Qualität pro 100 Stück 35,75 Lei

„ „ II. „ „ 100 „ 17,50 „

Ausländische Zigarren verschiedener Qualität, pro 100 Stück 8,50 Lei

Einheimische Zigarren	I. Qualität	pro	100	Stück	4,70 Lei
„ „	II. „	„	100	„	3,35 „
Schnupftabak Carot	I. „	„	Oka	„	20,— „
„ „	II. „	„	„	„	16,75 „
„ Ceam		„	„	„	28,— „
„ Sket		„	„	„	16,75 „
„ einheimisch	I. Qualität	„	„	„	4,70 „
„ „	II. „	„	„	„	2,— „

Dieser Maßregel gemäß hoffte die Regierung in 2 Jahren ihren sämtlichen noch lagernden Tabak ausverkaufen zu können und damit noch einen guten Ertrag zu erzielen. Diese Hoffnung erfüllte sich nicht. Die Schuld daran lag wiederum an der Nachlässigkeit der Verwaltung hinsichtlich der strikten Durchführung der von der Regierung bezüglich des Verkaufs des Tabaks erlassenen Verfügung. Die noch vorhandenen Tabakmengen wurden nicht ausverkauft. Die Regierung sah sich genötigt, den gesetzgebenden Körperschaften einen Gesetzentwurf vorzulegen, welcher einen doppelten Zweck hatte: einerseits den unbedingten vollständigen Ausverkauf des in den Regiemagazinen gebliebenen Tabaks, andererseits die Einführung einer ausgiebigeren Besteuerungsart als das frühere System, welches in dem Zeitraum von 18½ Monaten[1] nur 3 408 142 Piaster[2]) an Einnahmen einbrachte. Der Gesetzentwurf schlug eine Gewichtssteuer von 40 Bani

1) Seit dem 27. Januar 1827 bis 12. August 1868.

2) Monitor ofic. 1871, No. 272.

pro Kilogramm inländischen Tabaks vor, ohne Unterschied der Qualität. Er wurde angenommen, und als Gesetz trat er am 31. Mai 1868 in Kraft.

Infolge dieses Gesetzes sollten die Tabakpflanzer einer dazu bestimmten Kommission den Ausfall der Tabakernte in Büscheln und Haufen[1]), sowie das Gewicht des geernteten Tabaks bekannt geben. Die Deklarationen wurden von dem Unterkassierer des Bezirks geprüft bezw. kontrolliert. Ungenaue oder unterlassene Deklarationen wurden mit Geldstrafen geahndet, jedoch wurde eine Minderdeklaration bis zu 15 Proz. des Gesamtgewichts zugelassen. Die Einkassierung der Tabaksteuer geschah im Monat Juli des nach der Ernte folgenden Jahres durch den Steuereinnehmer, denen ein Rabatt von 2 1/2 Proz. bewilligt war. Der Tabakhandel war, wie früher, frei, aber die Tabaktrafikanten waren gesetzlich verpflichtet, pro Monat eine der Klasse des Debits entsprechende bestimmte Menge Tabakfabrikate im Werte von 37 bis 1480 Lei aus den noch im Besitz des Staates befindlichen früheren Monopolbeständen zu entnehmen, um dem Staate die Möglichkeit zu bieten, seine Tabakvorräte vollständig ausverkaufen zu können. Der Tabakhandel blieb unberücksichtigt, wurde demnach ebenso wie der mit allen anderen Waren betrieben.

Der zur damaligen Zeit bestehende Tabakeinfuhrzoll wurde erhöht und man bezahlte:

für	1	Kilogr. Rauchtabak	9,44	Lei
„	100	Stück Zigarren	12,—	„
„	100	„ Zigaretten	9,44	„
„	1	Kilogr. Schnupftabak	11,80	„

Den Reisenden war aber für ihren persönlichen Gebrauch ohne Einfuhrzoll der Import von 600 g Rauchtabak lose oder in Zigarettenform, oder 50 Stück Zigarren, oder 150 g Schnupftabak, ohne Unterschied der Qualität, erlaubt. Einfuhrzollfrei waren ferner die für den persönlichen Gebrauch der Vertreter der verschiedenen Mächte in Rumänien eingeführten Tabakfabrikate. Der Export war ebenfalls zollfrei; in diesem Falle wurde die Steuer von 40 Bani pro Kilogramm zurückgegeben.

Das neue Besteuerungsystem brachte weder den Tabakpflanzern noch dem Fiskus Vorteil. Den Tabakpflanzern war es nachteilig, weil dieselben neben dem Betriebskapital noch das zur Bezahlung der Steuer notwendige Kapital besitzen mußten, denn sie waren verpflichtet, die

1) Die Kommission bestand aus dem Bürgermeister, Pfarrer und Lehrer des Dorfes, wo die Tabakernte lag.

Steuern zu bezahlen, ehe sie die Ernte verkauften. Weil die meisten Tabakpflanzer aus kleinen Landwirten bestanden, die über ein großes Kapital nicht verfügten, waren sie, um die Steuern zahlen zu können, genötigt, die Ernte zu jedem Preise zu verkaufen. Der Steuerfuß von 40 Bani pro Kilogramm war zu hoch und dadurch sehr drückend, dies um so mehr, wenn man berücksichtigt, daß infolge der primitiven Anbaumethode der durchschnittliche Ertrag eines ha 300 kg betrug. Der Tabakpflanzer sollte aber als Steuer 190 Lei bezahlen, während der Bruttoertrag eines ha nur 270 Lei ergab, da die Preise für Rohtabak sehr niedrig waren; ein Kilogramm desselben kostete 90 Bani. Aber auch dem Fiskus war die Gewichtssteuer nicht günstig. Die Kontrolle wurde von den Unterkassierern ausgeübt; dieselben konnten ihr Amt nicht gewissenhaft versehen, weil sie von Zirkumskription zu Zirkumskription gehen mußten; außerdem hatten sie auch noch anderweitige Amtspflichten zu erfüllen, so daß eine tatsächliche Kontrolle illusorisch wurde und der Steuerhinterziehung hinreichend Gelegenheit zur Betätigung gegeben war

Dem entsprachen die Einnahmen, nämlich vom 12. August bis Ende des Jahres

	1868 . . .	5 211	Lei
in Jahren	1869 . . .	1 575 574	„
	1870 . . .	1 127 510	„
	1871 . . .	1 147 152	„

Wie ein Rückblick uns zeigt, war der Tabak in dem Zeitraum von 7 Jahren drei Besteuerungssystemen unterworfen: einem Tabakhandelsmonopol, einer Handelssteuer und einer Gewichtsteuer. In dieser ganzen Periode erlitt der Tabakbau keine Einschränkung, er war frei, doch konnte er keine Fortschritte machen. Im Gegenteil bemerken wir große Schwankungen sowohl in der Größe der dem Tabakbau dienenden Bodenfläche als auch in der durchschnittlichen Produktion, wie aus folgender Tabelle ersichtlich ist[1]).

Jahre	Hektar	Die gesamte Produktion kg	% kg pro Hektar
1865	3602	1 347 148	374
1866	2818	676 753	240
1867	2371	944 627	398
1868	1161	531 421	457
1869	2131	504 934	237
1870	3114	1 002 022	321
1871	3207	1 313 541	409

1) Die Ziffern sind aus Monitorul oficial vom 20. Martie 1879 entnommen.

Diese Schwankungen finden ihre Erklärung in den verschiedenen Besteuerungsversuchen und den schon in dieser Periode bestehenden Besteuerungssystemen, die nicht ohne Einfluß auf die Tabakkultur bleiben konnten, denn der Tabakpflanzer hatte nicht mehr den Mut, seine Kräfte dem Tabakbau zu widmen, da er tagtäglich gewärtig sein mußte, einem neuen Besteuerungsystem unterworfen zu werden. Vom finanziellen Standpunkt aus aber betrachtet, charakterisiert sich diese Periode in Anbetracht der Steuerkraft des Tabaks als wenig einträglich, denn in diesem 7 jährigen Zeitraum lieferte die Tabaksteuer den Gesamtbetrag von: 12520902 Lei v., also einen jährlichen Durchschnittsbetrag von 1 788 715 Lei v.

Auf die durchschnittliche Bevölkerung dieser Periode von 4131349 Seelen[1]) kommt also pro Kopf 0,43 Lei v., ein viel zu geringes Steuermaß, wenn wir uns die große Steuerkraft des Tabaks vergegenwärtigen. Die Ursachen liegen teils in der Natur der eingeführten Tabakbesteuerungssysteme selbst, teils in der schlechten Verwaltung, welche im Anfang dieser Periode in allen Zweigen des öffentlichen Lebens herschte und in der Beantwortung der Tronrede vom 27. Dezember 1866 folgendermaßen geschildert wird: „Die sichtbaren Mißbräuche in unserem Lande in den verschiedenen Zweigen der öffentlichen und der Gemeinde-Verwaltung entspringen aus der Anarchie und der bei uns eingeführten Licenz, unter dem Druck von Ideen und Bestrebungen, die nachdem sie so traurige Resultate gezeitigt haben, vom ganzen Land verurteilt werden. Der Mangel einer Kontrolle, der Mangel einer strengen Verantwortung derjenigen, denen öffentliche Gelder zur Verwaltung anvertraut sind, hat den Mißbräuchen in einem bisher noch nie gekannten Grade die Türen geöffnet[2])".

1) Der Bevölkerungsdurchschnitt ist nach den Angaben in Alexandrinis Statistik, S. 94 gerechnet.

2) Allgem. Zeitung, No. 4, 1867.

III. Wiedereinführung des Tabakmonopols.

Als Fürst Karl von Hohenzollern am 10. Mai 1866 den Thron Rumäniens bestieg und dadurch den allgemeinen Wunsch der 5 Millionen Rumänen, die ihr Schicksal ihm anvertrauten, erfüllte, fand er eine bedrohte finanzielle Lage vor, die eine besondere Aufmerksamkeit erforderte und eine schnelle und sichere Abhülfe verlangte. Leider hatte der Fürst Cuza bei seinem unfreiwilligen Rücktritt die Finanzen des Landes in einem derartigen Zustande hinterlassen, daß selbst bei größter Ordnung und Sparsamkeit Jahrzehnte notwendig waren, um die entstandenen Schäden auszugleichen und den Kredit des Landes wieder auf die Höhe zu erheben, auf der er vor der unverantwortlichen Wirtschaft der letzten Regierung gestanden hatte. Trotz dem Eifer, womit Fürst Karl in alle Einzelheiten der verschiedenen Verwaltungszweige Einsicht zu nehmen und Mißbräuche abzustellen suchte, gelang es ihm vorerst nicht, Rumänien auf gesunde politische und wirtschaftliche Bahnen zu lenken. Das Übel saß zu tief und hatte sich zu fest eingewurzelt, um es mit einem Schlage beseitigen zu können; dazu gehörten Jahre, vielleicht viele Jahre, wenn nicht Jahrzehnte.

Anfang des Jahres 1867 gaben die Zeitungen von der Lage Rumäniens ein sehr trauriges Bild. „Romînul“ äußerte sich folgenderweise: „Demoralisation und Verderbtheit herrschen in der Justiz und der Verwaltung; der Handel ist in der größten Not. Vollständige Verarmung bedroht einen großen Teil des Landes. Der Staat ist mit Schulden belastet; die Steuern sind so hoch, daß sie nicht mehr zu erschwingen sind, und ein naher Untergang steht zu erwarten [1])“. Trotzdem bemühten sich die Finanzpraktiker Rumäniens nicht dem Übel zu steuern, und die schlechte finanzielle Lage bestand weiter fort. Die Budgets stellten nur ein scheinbares Gleichgewicht zwischen den Einnahmen und den Ausgaben her, denn unter den Einnahmen befanden

1) Romînul 1867, 3. Januar.

sich verschiedene Posten, deren Höhe illusorisch war. Deshalb schloß naturgemäß jedes Jahr mit einem größeren oder kleineren Defizit ab. Wegen der Höhe der Steuern und der Undurchführbarkeit des kostspieligen aus Frankreich eingeführten Steuererhebungssystems blieben große Steuerrückstände. Beim Amtsantritt Mavrogheni's als Finanzminister im Jahre 1871 betrugen dieselben 10 Millionen Lei[1]). Von Tag zu Tag wuchs die Finanznot, so daß im Jahre 1871 die staatliche Existenz Rumäniens selbst bedroht war. Der Tribut an die Hohe Pforte für das Jahr 1870 war noch nicht bezahlt und wurde eingefordert, aber die Staatskassen enthielten selbst nicht einmal den fälligen Betrag von 38964 $^1/_2$ türkische Lire (865000 Lei), so daß das Finanzministerium einen Wettbewerb für diejenigen Bankiers auszuschreiben genötigt war, welche die Zahlung des Tributs für Rechnung der Regierung vorschußweise zu übernehmen geneigt sein sollten[2]). In einem an die Präfekten der Landesbezirke erlassenen Rundschreiben legte der Minister des Innern, Catargiu, die finanzielle Lage folgendermaßen dar: „Der Staat befand sich damals in einer schrecklichen Lage, die Kassen waren erschöpft und von Gläubigern bedrängt, die Beamten warteten auf Gehalt, die Armee auf Sold, die Kreditlosigkeit war allgemein[3])."

Dieser finanziellen Katastrophe konnte die damalige Regierung nur durch eine Anleihe entgegentreten. Aber das Geld war auf den europäischen Märkten wegen der großen von Frankreich zu leistenden Kriegsentschädigung schwer zu bekommen. Der Staatsmechanismus Rumäniens wäre damals auf alle Fälle lahm gelegt worden, wenn die Banque de Roumanie der Regierung nicht noch Hilfe geleistet und $1^1/_2$ Millionen Francs geliehen hätte. Damit machte man aber der finanziellen Not kein Ende. Die damalige Regierung wurde nunmehr gezwungen, das Budget von 1872 gegen das Vorjahr um 11 Millionen Lei Ausgaben zu verringern (Allg. Ztg., No. 134, 1871), und man sann gleichzeitig auf Mittel, der Staatskasse neue Einnahmequellen zu eröffnen.

Zweifellos konnte bei diesem Bestreben ein so ergiebiger Gegenstand, wie der Tabak, nicht unberücksichtigt bleiben. Die Regierung wies wiederum auf ihn hin, als auf das heilkräftige Kraut, das jedes Finanzgebrechen heilen könne. Man beschloß die Wiedereinführung des Tabakmonopols, welches als die beste Besteuerungsart des Tabaks

1) Allgemeine Zeitung, Beilage zu Nr. 97, 1871.
2) Allgemeine Zeitung, Nr. 131, 1871.
3) Allgemeine Zeitung, Nr. 134, 1873.

angesehen wurde, da sie dem Staat hohe und sichere Erträge zu gewähren imstande sei. Die Wiedereinführung des Tabakmonopols erschien zur Verbesserung der Finanzlage durchaus notwendig, und es wurde dies in der Thronrede von 1871 folgendermaßen dokumentiert: „Meine Regierung wird die Votierung der schon in früheren Sitzungsperioden vorgelegten Entwürfe des Tabakmonopols u. a. m. unterstützen und verlangen. Diese Gesetzentwürfe sind durchaus notwendig und so schnell wie möglich zur Beratung zu bringen, damit bei Beginn des künftigen Jahres die Sicherheit geboten ist, sämtliche Staatsausgaben ordnungsgemäß regeln zu können und neue finanzielle Schwierigkeiten vermieden werden, welche die guten Erfolge des Werkes, das wir Alle übernommen haben, illusorisch machen würden[1]."

Denselben Grund finden wir in dem Bericht der Delegiertenkommission. „Zwei Kammersessionen"[2], sagte der Berichterstatter G. Bratianu, „verliefen, ohne daß dieses Gesetz zur Beratung gekommen wäre, weil man wahrscheinlich den Moment des In-Kraft-tretens einer solchen finanziellen Maßregel aufschieben wollte, deren schlechter Eindruck im ganzen Land sich aus früherer Zeit noch fühlbar machte[3]. Die Aufschiebungen und die Unschlüssigkeit jener Kammer waren nur noch in einer Epoche möglich, in welcher sich die Budgetanforderungen nicht in einer so offenkundigen Weise ermitteln ließen, wie dies jetzt der Fall ist, wo jeder Zweifel ausgeschlossen ist. Die Delegierten waren nicht so staatsmännisch veranlagt, die Vorteile eines bei der Bevölkerung so wenig beliebten Besteuerungssystems wie des Monopols stark genug hervorzuheben und ihre Ansichten dem Volke gegenüber energisch zu vertreten[4]." Die Ausbeutung dieser neuen Einnahmequelle war um so mehr notwendig, als man bereits für das Jahr 1873 ein Defizit von 18 Millionen Lei voraussah. „Sie sehen also", sagte der damalige Finanzminister, „daß bezüglich der Berechtigung der Besteuerung ein Zweifel nicht mehr besteht. Die von Ihnen verlangten Steuern sind berechtigt, sind dringend erforderlich[5]."

---

1) Sturza, a. a. O. S. 261.

2) Im Jahre 1869 wurde ein Gesetzentwurf zur Einführung des Tabakmonopols vom Finanzminister Golescu vorgelegt, welcher die Einführung des Tabakmonopols als „kointeressierte Regie" bezweckte. Im folgenden Jahre (1870) legte der damalige Finanzminister Gradisteanu einen neuen Gesetzentwurf vor, der die Einführung des Tabakmonopols als Pachtform bezweckte. Alle beide Gesetzentwürfe kamen aber wegen des oben angegebenen Grundes nicht znr Beratung.

3) Anspielung auf das Tabakmonopol von 1864—1867.

4) Bratianu, G., Monitorul oficial, Nr. 296, 1871.

5) Monitorul oficial, Nr. 272, 1871.

Trotzalledem hat die Einführung des Tabakmonopols, die doch zur Verbesserung der Finanzlage Rumäniens unbedingt notwendig war, große Erbitterung hervorgerufen. Wiederum tritt in der altgewohnten Heftigkeit die Agitation der Tabakhändler zur Verteidigung ihrer Forderungen in die Schranken; wenn schon nicht in demselben Grade, wie es im Jahre 1864 der Fall war. Der Grund dieser Unzufriedenheit versteht sich von selbst; die Händler konnten nicht mehr solche kolossalen Gewinne erzielen, wie bisher, wo sie eine Oka Tabak mittlerer Qualität mit 60—70 Lei verkauften [1]). Eine Zahl von 20—30 Großtabakhändlern hatte den ganzen Tabakhandel in Händen und diktierte auf dem Markt dessen Preise. Mit Recht konnte man deshalb sagen, daß das Tabakmonopol schon bestehe, jedoch nicht im Interesse des Staates [2]). Bei der Beratung des Gesetzentwurfs in der Kammer wurden von einigen Abgeordneten wieder die allgemeinen Einwände gegen das Tabakmonopol hervorgehoben. Im besonderen beriefen sie sich auf die schon in der Periode von 1865—1867 gemachten traurigen Erfahrungen und auf die Nachteile, welche damals dem Staate aus dem Tabakmonopol erwachsen waren, wie auch auf die Tatsache, daß diese Neuerung den Sitten und Anschauungen der rumänischen Bevölkerung widerspreche. „Niemals", sagte ein Abgeordneter, „bestand das Tabakmonopol in unserem Land, niemand hat bei uns je so etwas gesehen. Wohl haben wir eine vorübergehende ähnliche Besteuerung um 1865 gehabt. Wir haben aber auch damals schon die Stimme des Publikums gehört, welche sich so stark gegen diese Neuerung erhob, daß das Tabakmonopol abgeschafft wurde [3])."

Die Einsprüche fanden aber bei der Mehrheit keinen Anklang. Dieser stand die Finanznotlage vor Augen und ihr Bestreben war auf deren Beseitigung gerichtet; das wichtigste Hilfsmittel zu diesem Zweck erblickte man aber im Tabakmonopol. Viel heftiger noch wurde die Frage beraten, ob die Regierung das Tabakmonopol in eigener Regie betreiben oder es einer Privatgesellschaft verpachten solle. Gegen die Pachtform wurde, wenn auch ohne Erfolg, das große Mißtrauen hervorgehoben, welches man den Konzessionären entgegenbringen müsse. Diese hätten schon verschiedene Unternehmungen anderer Art geleitet und diese in wenig vertrauenerweckender Weise zu Ende geführt. „Ja, sagte der Abgeordnete Jonescu in bezug darauf, „wir haben leider immer an Unternehmungen abgegeben; mir ist nichts bekannt,

1) Monitorul oficial, Nr. 296, 1871.

2) Boliac, Monitorul oficial, Nr. 274, 1871.

3) Monitorul oficial, Nr. 272, 1871.

was uns geblieben und nicht durch Unternehmungen bewirkt würde: die Eisenbahnen, die Flußbrücken. Sie haben gesehen, was wir mit den letzteren erlebt haben, die Brücken über den Olt und Trotus sind zerbrochen[1].“ Trotz alledem wurde das Pachtsystem seines Vorteils halber angenommen, obschon es im allgemeinen zu verwerfen ist, weil zwischen den Staat und den Konsumenten, zwischen den Fiskus und den Steuerzahler eine Mittelperson tritt, die natürlicherweise für ihre Tätigkeit belohnt werden muß und außerdem sehr oft für die Angehörigen des Staates einen Blutegel darstellt. Unter den herrschenden Umständen jedoch mußte die Wahl der Pachtform als das Zweckentsprechendste angesehen und gutgeheißen werden, denn einerseits konnte der Staat auf sichere Erträge und Vorschüsse rechnen, und andererseits hätte der Mangel an dem zum Regiebetriebe erforderlichen Kapital, wie dies schon die traurigen Erfahrungen der ersten Tabakmonopolperiode (1865 – 1867) bewiesen hatten, auch diesmal die Durchführbarkeit des Monopols unmöglich gemacht.

Dazu trug auch das Beispiel anderer Monopolländer bei, die ebenfalls ursprünglich das Pachtsytem gewählt und zufriedenstellende Resultate damit erzielt hatten, wie z. B. Frankreich, Österreich und Italien. Ein weiterer sehr berechtigter Grund zur Wahl des Pachtsystems beruhte in dem Mangel an geeigneten Beamten für die Ausführung des Tabakmonopols. Das Gesetz wurde von der Nationalversammlung angenommen und trat durch das fürstliche Dekret am 5. Februar 1872 in Kraft. Das Tabakmonopol war also wiederum eingeführt, und zwar als verpachtetes Monopol. Es war ein volles Monopol, und enthielt dementsprechend die drei Zweige der Tabakindustrie: Tabakbau, -fabrikation und -verkauf.

Der Tabakbau wurde durch dieses Gesetz nicht beeinträchtigt; er war im ganzen Lande erlaubt und nur gewissen Maßregeln unterworfen.

Die anderen diesbezüglichen gesetzlichen Bestimmungen waren gleich denen des Gesetzes vom 5. Dezember 1864, die oben bereits erwähnt sind[2]. Die Pachtzeit war auf 15 Jahre festgesetzt; sie war in drei Perioden zu je fünf Jahren mit einer Erhöhung des Pachtschillings von 20% für jede fünfjährige Periode eingeteilt. Am $^{8}/_{20}$. Mai 1872 wurde das Tabakmonopol durch öffentliche Lizitation einem

1) Monitorul oficial, Nr. 274, 1871.

2) S. S. 49, 50.

großen ungarisch-jüdischen Hause aus Budapest verpachtet[1]). Dieses Haus, genannt „Franko-Ungarian Bank“[2]), machte die „Banque de Roumanie“ zur Teilhaberin. Alle beide waren finanziell starke Anstalten und infolgedessen konnte man auf ihre Zahlungsfähigkeit und die Ausführung des Vertrages rechnen. Das Geschäft gestaltete sich also für beide Teile glänzend und am meisten für die Finanzen Rumäniens, da man vorher glaubte, nur 3—4 Millionen Lei für die erste Periode erzielen zu können[3]). In dem abgeschlossenen Vertrag ist im wesentlichen bestimmt worden:

1. Die „Franko-Ungarian Bank“ übernimmt das Recht des Tabakmonopols in ganz Rumänien für eine Periode von 15 Jahren, welches Recht sie gemäß dem Gesetz vom 5. Februar 1872 ausüben wird.

2. Der Unternehmer soll seinen gerichtlichen Wohnsitz in Rumänien haben und durchaus der rumänischen Gerichtsbarkeit unterworfen sein; er darf keinen fremden Schutz in Anspruch nehmen.

3. Während der Pachtdauer soll die Regie nicht als ein privates, sondern als ein öffentliches Institut angesehen und behandelt werden. Sie ist bezüglich ihrer Geschäftsführung von jeder Gebühr befreit.

4. Die „Franko-Ungarian Bank“ verpflichtet sich, eine jährliche Pachtsumme von 8010000 Lei für die ersten fünf Jahre, 9612000 Lei für die zweiten fünf Jahre und 11534400 Lei für die dritten fünf Jahre in monatlichen Raten pränumerando der Regierung zu zahlen. Unpünktliche Zahlung gibt der Regierung das Recht einer zweiten öffentlichen Lizitation auf Rechnung und Gefahr des Unternehmers, und dies nur nach einer einmaligen einfachen Aufforderung zur Zahlung.

5. Die Regierung hat das Recht, über die Einhaltung ihrer Bestimmungen und die Interessen der Tabakpflanzer und Konsumenten zu wachen.

6. Der Unternehmer verpflichtet sich zur Hebung und Förderung der inländischen Tabakkultur, und er ist gehalten, die ganze Quantität des Rohstoffes, die für Tabakfabrikate 3., 4. und 5. Qualität notwendig ist, nur vom Inlande zu beziehen.

7. Der Unternehmer wird zwei Fabriken, wie auch die notwendigen Magazine auf seine eigenen Kosten bauen lassen. Alle diese Bauten bleiben nach dem Verlauf der Pachtzeit Besitztum des Staates.

---

1) Aus dem Leben König Karls von Rumänien, Aufzeichnungen eines Augenzeugen, Stuttgart 1894, Bd. II, S. 271.

2) Allgemeine Zeitung, Nr. 89, 1876.

3) Monitorul oficial, Nr. 272, 1871.

Hieraus ergibt sich, daß der Zweck der rumänischen Regierung nicht nur ein rein finanzieller war, sondern sie wollte auch die Tabakkultur und -industrie im Lande heben und fördern. Wenn nun auch der letzte Zweck nicht voll erreicht worden ist, wie wir später sehen werden, so übertraf der erste die kühnsten Erwartungen, denn die Höchstangebote von 8, $9^1/_2$ und $11^1/_2$ Millionen, im Gegensatz zu den je 5 Millionen des Voranschlages der Regierung[1]), bildeten eine nicht unbedeutende Summe bei der ungünstigen Lage der rumänischen Finanzen. Im ersten Jahre der Pacht gestaltete sich die Sache zur Unzufriedenheit der Pächter, die am 11. Juli 1872 mit Genehmigung der Regierung in eine Aktiengesellschaft mit einem Betriebskapital von 25 Millionen Lei sich umwandelten. Das Gesetz hatte einige Bestimmungen, die der Pachtgesellschaft nachteilig waren. Dasselbe schrieb vor, daß alle Bauern, die Tabak bauen wollten, verpflichtet seien, der Regieverwaltung kundzugeben, wieviel Hektare sie bebauen wollten; die Regieverwaltung sollte diese Anmeldungen in einem Zeitraum von 10 Tagen beantworten. Wenn der Bauer in dieser Frist keine Antwort bekam, dann konnte er die angemeldete Anbaufläche mit Tabak bebauen, und die Regieverwaltung war verpflichtet, die Ernte anzukaufen. Die Frist war aber zu kurz bemessen, um seitens der Regieverwaltung alle Anbaubittschriften beantworten zu können. Infolgedessen erhielt die Regieverwaltung größere Mengen Tabak als sie verwenden konnte, und es wurden ihr daher überflüssige Ausgaben verursacht. Den größten Schaden erlitt aber die Pachtgesellschaft infolge des Tabakschmuggels, welcher große Ausdehnung gewonnen hatte und dem man nicht erfolgreich entgegentreten konnte, weil das Gesetz keine genügenden diesbezüglichen Bestimmungen enthielt. Dasselbe schrieb nur eine bestimmte Geldstrafe gegen Schmuggel vor, die aber in den meisten Fällen nur illusorisch war, weil die Schmuggler zum größten Teil vermögenslos sind. Außerdem war die Feststellung der Kontrebande sehr schwierig, weil eine Haussuchung nur mit Genehmigung des Tribunalpräsidenten angeordnet werden konnte; die Ausführung dieser Formalität nahm aber 6—7 Tage in Anspruch, so daß der Schmuggler Zeit hatte, jedes Verdachtsmoment zu beseitigen.

Unter solchen Umständen verlangte die Pachtgesellschaft die Änderung des Gesetzes in dem Sinne, es mit schärferen und sichereren Maßregeln gegen den Schmuggel auszustatten und dadurch die Lücke des Gesetzes zu beseitigen. Die rumänische Regierung war derselben

1) Aus dem Leben usw., Bd. II, S. 264.

Meinung, weil durch den Schmuggel nicht nur das Interesse der Pachtgesellschaft, sondern auch das des Fiskus selbst geschädigt wurde. Das Tabakmonopol sollte unterstützt werden, weil es eine bedeutende Einnahmequelle bildete, die durch gesetzliche Mittel gesichert werden mußte. Demgemäß wurde nach heftig geführter Beratung das Gesetz am 9. Mai 1873 geändert. Die wichtigeren Bestimmungen des noch in demselben Jahre in Wirksamkeit getretenen Gesetzes sind folgende:

1. Die Zeitfrist, in welcher die Regieverwaltung sich über die Anbaubittschriften der Tabakpflanzer auszusprechen hatte, wurde von 10 auf 25 Tage erhöht.

2. Niemand darf an Tabakblättern oder -fabrikaten mehr als 100 g Rauchtabak oder 50 g Schnupftabak oder 25 Stück Zigarren besitzen, wenn der Betreffende nicht selbst Tabakpflanzer ist oder die Tabakfabrikate nicht mit der Marke der Regie versehen sind.

3. Auch der Friedensrichter kann die Genehmigung zur Haussuchung geben, falls am Orte selbst ein Tribunalpräsident nicht vorhanden ist.

4. Die nicht bezahlten Strafen für den Schmuggel werden in Gefängnisstrafe umgewandelt.

Dadurch änderte sich jedoch der frühere Zustand nicht, denn die wahren Ursachen dieses Übels wurden nicht beseitigt, nämlich der Mangel an einer einheitlichen und geschickten Leitung. In den ersten zwei Jahren machte die Pachtgesellschaft schlechte Geschäfte, indem sie einen beträchtlichen Teil ihres Kapitals verlor, und zwar 4390128 Lei[1]). Der Grund dafür lag darin, daß die Gesellschaft die Tabakregie erst von Grund aus organisieren, Fabriken bauen und tüchtige Beamte heranbilden mußte. Danach und solange der Engländer Wingfield an der Spitze der Regie stand, gingen die Geschäfte etwas besser. Derselbe brachte Ordnung und Pünktlichkeit in die Geschäfte, so daß eine mäßige Verzinsung des Betriebskapitals gesichert war. Im Jahre 1875 wurde ein Nettogewinn von 951328 Lei erzielt, oder 3,98 Proz.[2]). Unter der Leitung des Generaldirektors Lange gingen die Regiegeschäfte wieder schlecht, obschon derselbe den Aktionären goldene Berge versprach[3]). Im Jahre 1876 erzielte die Pachtgesellschaft einen Reinertrag von 143136 Lei[4]). Der Grund

1) Allgemeine Zeitung, Nr. 335, 1875.

2) Allgemeine Zeitung, Nr. 335, 1875.

3) Allgemeine Zeitung, Nr. 89, 1876.

4) Cicalek, Theodor, Dr., Der Tabak, dessen Anbau, Verarbeitung und Verbrauch, sowie seine Bedeutung für den Welthandel und die Staatsfinanzen,

dafür lag einerseits in der großen Höhe der Ausgaben, wie wir später sehen werden, — hier führen wir nur an, daß der Generaldirektor der Regie einen jährlichen Gehalt von nicht weniger als 120000 Lei bekam, außerdem hatte er freie Wohnung, Licht, Heizung etc.; ein Fabrikdirektor bekam 40000 Lei jährlich[1]), — andererseits in der Nachlässigkeit der Verwaltung. Das Land war nicht mit den notwendigen Tabakfabrikaten versorgt. In vielen Gemeinden gab es kein Debitlokal, und wo ein solches bestand, konnte man nicht die gewünschten Qualitäten erhalten. Zahlreiche diesbezügliche Beschwerden wurden laut und verlangten von den Präfekten amtliches Einschreiten.

Wenn die Regieverwaltung den Art. 15 des Gesetzes erfüllt hätte, in dem es heißt: „Alle Behörden der Unternehmung, wie auch alle Debitanten sollen Rumänen sein", dann konnte die Regieverwaltung Debitanten in allen Gemeinden finden. Dann würde der Konsum nicht leiden und sich auch keine diesbezügliche Klage mehr erheben. Die Regieverwaltung wollte davon nichts wissen und stellte in ihren Dienst so viele Fremde, zum größten Teil Juden, daß der damalige Minister des Innern sich gezwungen sah, ein sehr ernst gehaltenes Rundschreiben an alle Distriktspräfekten des Landes zu erlassen, worin dieselben aufgefordert wurden, auf das strengste darüber zu wachen, daß unter den Beamten der Regie sich keine „Fremden befänden, d. h. solche Personen, welche nicht das volle rumänische Staatsbürgerrecht besitzen"[2]).

Die Tabakfabrikate waren im allgemeinen schlecht und die Preise zu hoch. In einem Handelsbericht des Kaiserlichen Deutschen Konsulats zu Galatz finden wir darüber folgendes: „Da nun aber auch die Bierbereitung durch hohe Steuern an Staat und Kommunen sehr verteuert wird (10 Maß Bier ca. 8 Sgr.), wodurch auch der Genuß des Bieres der ärmeren Klasse sehr erschwert wird (das Maß leichten Bieres kostet im Einzelverkauf 5 Sgr.), so ist es gewiß um so bedauerlicher, daß das jüngst ins Leben getretene Tabakmonopol auch noch Einschränkungen im Genusse des Rauchens, natürlich ebenfalls vorwiegend den armen Leuten, auferlegt. Der dem Tabakrauchen in hohem Grade huldigende Rumäne wird durch die bedeutende Verteuerung des Tabaks in der Tat sehr hart betroffen, da ihm das Tabakrauchen sozusagen angeerbt und von früher Jugend auf zur ein-

veröffentlicht in dem Achten Jahresbericht des Vereins der Wiener Handelsakademie 1880, Wien 1880, S. 204.

1) Monitorul oficial, Martie, 1879.

2) Allgemeine Zeitung, Nr. 258, 1872.

gefleischten, kaum zu bekämpfenden Angewohnheit geworden ist[1]." Vier Jahre später schrieb die „Allgemeine Zeitung" darüber folgendes: „Das vor vier Jahren hier eingeführte Tabakmonopol ist für die an starken Konsum von Tabak gewöhnte Bevölkerung von Rumänien außerordentlich drückend und vermehrt nicht wenig die allgemeine Unzufriedenheit. Die übrigen Steuern treffen häuptsächlich die ärmere Bevölkerung hart; das Tabakmonopol erregt aber auch den Mißmut der Wohlhabenden, welche selbst für teueres Geld keinen guten Tabak mehr erhalten können." Die billigeren Tabakqualitäten waren am schlechtesten, wie aus der folgenden Schilderung des Abgeordneten Pruncu hervorgeht: „Das Tabakpaket, welches dem Bauer verkauft wird, bleibt drei Monate in dem Lagerhause der Fabriken liegen, ferner noch zwei Monate in den Distriktslagerhäusern, ferner einen Monat beim Bezirksentreposeur, bis es endlich an den Debitanten der Gemeinde gelangt, so daß dann, wann es der Bauer sich kauft, der Tabak in dem Paket nur aus Pulver, aus Kleie besteht. Nun gut, der arme Bauer kauft es so wie es ist, denn er kann nicht sehen, was darin ist; er geht auf das Feld, und wenn er das Tabakpaket aufmacht, dann bläst der Wind ihm den ganzen Tabak weg." Ein anderer Abgeordneter bestätigte im Parlament, daß in den Tabakpaketen der Regie Laub gefunden worden sei[2]. Dem Vertrag gemäß war die Regieverwaltung verpflichtet, die zum Verkauf gelangenden Qualitäten der Tabakfabrikate nicht schlechter herzustellen, als die auf dem Finanzministerium deponierten Proben seien. Aber es wurde bewiesen, daß die im Verkauf sich befindenden Qualitäten um 30 Proz. schlechter waren als die deponierten Proben. Auch hatte die Regierung die Pflicht und das Recht, darüber zu wachen, daß die Tabakkonsumenten nicht ausgebeutet würden, doch hat sie es allem Anscheine nach an dieser Überwachung fehlen lassen. Unter diesen Umständen wurde die Tabak konsumierende Bevölkerung mit Notwendigkeit auf den Unterschleif und Schmuggel hingewiesen. Der Bauer, welcher sich den Luxus nicht gestatten konnte, teuere Tabakfabrikate zu rauchen, zog sich, getrieben von dem Bedürfnis nach einem narkotischen Genußmittel, in irgend einem versteckten Winkel seines Gartens oder Feldes einige Tabakpflanzen für sein eigenes Bedürfnis. Andere Leute legten sich auf das Rauchen von geschmuggeltem Tabak. In den an der türkischen Grenze gelegenen rumänischen Bezirken wurde sehr viel türkischer Tabak wegen seiner

1) Handelsarchiv, Jahrg. 1872, Bd. II S. 538.

2) Vergati, D. C., Monitorul oficial 1879, Martie 16.

Billigkeit und guten Beschaffenheit geraucht, was vor vier Jahren niemand für möglich gehalten hätte, und in den an der österreichisch-ungarischen Grenze gelegenen Bezirken bediente man sich ebenfalls sehr viel des Tabaks der österreichischen oder ungarischen Regie [1]). Zu der Ausdehnung des Schmuggels trug auch der Umstand bei, daß im Jahre 1873 das wichtige Gesetz der Regelung der Schanklizenz auf dem platten Lande eingeführt wurde. — Bis zu diesem Jahre waren Schankwirte fast nur Juden, welche die Bauern nach allen Richtungen ausnutzten. Sie machten alle Versuche, den Bauer nicht nur bei jeder Gelegenheit zum Trinken anzuregen, sondern waren auch stets bereit, ihm Geld auf Wucherzinsen zu leihen, so daß in kurzer Zeit die Zinsen größer waren als das geliehene Kapital; außerdem fälschten sie fast durchgängig die Getränke durch Beimischung gesundheitsschädlicher Substanzen [2]). Diesem Gesetze gemäß durften die Juden in den Dörfern keinen Ausschank mehr halten und ebenso keinen Tabak verkaufen. Dadurch hat man sie zu den ärgsten Konterbandiers gemacht [3]).

Hierzu kommt noch die Periode des 1877er Krieges, welcher die Lage des Monopols derart verschlechterte, daß die „Allgemeine Zeitung" folgendes schreiben konnte: „Das Monopol der Gesellschaft, welche das Tabakmonopol in Rumänien um die beträchtliche Summe von 8 Mill. Francs per Jahr gepachtet hat, ist illusorisch geworden. Die russische Armee und die Tausende von Juden, welche in ihrem Gefolge sind, bringen aus Rußland und der Türkei so viel Tabak nach Rumänien, wie ihnen beliebt, obgleich die russische Regierung in der mit Rumänien abgeschlossenen Durchzugskonvention sich ausdrücklich verpflichtet hat, den Tabakbedarf für die russische Armee von der rumänischen Regie zu kaufen [4])."

Nach der Angabe der Regie betrugen die unerlaubte Kultur und der Schmuggel:

Jahre	Unerlaubte Kultur	Schmuggel
1875/76	445 Pogoane	6 581 kg
1876/77	820 „	16 452 „
1877/78	1416 „	32 330 „

Die Ausdehnung der unerlaubten Kultur ist nicht so zu verstehen, daß die Bauern unter den Augen der Regieverwaltung so große Flächen

1) Allgemeine Zeitung 1876.

2) Creanga, C. D., Die Finanzen Rumäniens im Schanz' Finanzarchiv, Jahrg. 16, 1899, Bd. II, S. 141.

3) Leben König Karls, a. a. O. Bd. II, S. 305.

4) Allgemeine Zeitung 1877, Nr. 229.

unerlaubterweise mit Tabak bepflanzen konnten, denn das war nicht möglich, sondern die Regieverwaltung ließ durch ihre Agenten die einzelnen Tabakpflanzen zählen, die die Bauern im Geheimen zogen, und 10000 Tabakpflanzen wurden einer Pogone (= 49,89 Ar) gleichgeachtet. Dadurch erlitt die Pachtgesellschaft empfindliche Einbuße an ihren Einnahmen, und sie drohte, ihre Zahlungen einzustellen und Schadenersatz zu verlangen [1]), wenn die Regierung nicht die gewünschte Modifizierung des ursprünglichen Vertrags bewilligen würde [2]), obschon dieselbe für dieses Jahr (1877/78) einen reinen Ertrag von 3255268 Lei gehabt hatte [3]). Die Pachtgesellschaft verlangte: die derzeitige Verbindlichkeit von jährlichen 8010000 Lei ohne jede weitere Steigerung bis zum Ablauf des Kontraktes beizubehalten. Dagegen sollten, sobald die Jahreseinnahmen der Regie 18 Millionen überstiegen, von dem Überschusse 45 Proz. der rumänischen Regierung zufallen. Die rumänische Regierung war geneigt, diese Modifizierung anzunehmen und wollte der Nationalversammlung einen diesbezüglichen Gesetzentwurf vorlegen; dies wurde aber durch die politische Situation verhindert. Die Pachtgesellschaft führte jedoch das Monopol weiter in der Voraussetzung, daß die Modifikationen angenommen werden würden. Im Jahre 1878, nach dem Ende des Russisch-Türkischen Krieges, erlangte Rußland Beßarabien, obgleich ersteres Land durch die am 16. April 1876 mit Rumänien abgeschlossene Konvention die Verpflichtung übernahm, die Rechte und die Integrität Rumäniens den Verträgen gemäß zu respektieren. Dies veranlaßte die Pachtgesellschaft, wiederum ihre früheren Ansprüche geltend zu machen, indem ihr jetzt der juridische Grund zur Seite stand, daß das Objekt des Vertrags vermindert sei. Es ist hier nicht der Ort, darauf einzugehen, ob dieser Grund zur Auflösung des Vertrags genügte oder nicht, die Pachtgesellschaft nahm das erstere an und kündigte am 30. September 1878 den Vertrag [4]). Gleichzeitig stellte sie solange die Zahlungen ein, bis die Angelegenheit in der einen oder der anderen Weise erledigt wäre. Die damalige Regierung legte der Nationalversammlung einen bezüglichen Gesetzentwurf vor, welcher folgende Hauptpunkte enthielt:

1. Der Tabakbau wird nur noch in sechs Bezirken erlaubt; 2. der Tabakbau behufs Exports wird strengeren Maßregeln unterworfen; 3. die Untersuchungsmaßregeln und die Strafe gegen den

1) Aus dem Leben usw., Bd. III, S. 417.
2) Allgemeine Zeitung 1877, Nr. 245.
3) Monitorul oficial 1879, 16. Martie.
3) Monitorul oficial 1879, 20. Martie.

Schmuggel werden verschärft; 4. der jährliche Pachtschilling von 9 610 000 und 11 534 400 Lei wird auf 8 115 000 Lei ohne jede Steigerung bis zum Ablauf des Vertrags festgesetzt, und der Staat beteiligt sich mit 45 % an dem Überschusse, wenn die Jahreseinnahmen der Regie 18 Millionen Lei übersteigen. Dieser Gesetzentwurf bezweckte, das System der „kointeressierten Regie" einzuführen, wie es bereits in Italien bestand. In der Hauptsache lag der Regierung daran, sichere Tabakeinkünfte zu haben; die Form, unter der sie eingehen würden, war Nebensache; aus diesem Grunde entschloß sie sich, das Gesetz zu ändern, ohne damit einen bestimmten Plan zu verfolgen. Im ganzen genommen entsprach der Gesetzentwurf vollständig den Ansprüchen der Pachtgesellschaft, während die Regierung die Furcht bewog, keinen Pächter mehr zu finden, welcher wenigstens 8 Millionen Lei dem Fiskus gewähren könnte, falls der Vertrag aufgelöst würde. Diese Furcht war bis zu einem gewissen Punkt gerechtfertigt, denn jetzt umfaßte das Tabakmonopol ein kleineres Gebiet als früher. Das Verlieren der sicheren Pachtsumme von 9 610 000 Lei wäre eine große Einbuße gewesen, die das Budget nicht vertragen hätte und eine große Gefahr für die durch den siegreichen Krieg von 1877/78 zerrütteten Finanzen Rumäniens. Hierzu kam noch die Furcht der Regierung, die rumänischen Finanzen im Auslande diskreditiert zu sehen. „Meiner Meinung nach", sagte der damalige Finanzminister, der gegenwärtige Ministerpräsident D. A. Sturza, „verschafft uns die Regie des Tabakmonopols nicht nur eine sichere Staatseinnahme, sondern auch einen Teil unseres Kredits auf den Börsenplätzen von Paris und London [1])."

Die Beratung über diesen Gesetzentwurf wurde sehr lebhaft. Die Gegner des Monopols griffen, wie früher, das Monopol an und verlangten dessen Abschaffung, ohne die geeigneten und genügenden Mittel und Wege zu zeigen, die die Einnahmen des Monopols ersetzen könnten. Dies wäre eine ungesunde Finanzpolitik gewesen, denn eine Abschaffung des Tabakmonopols hätte in jener Zeit eine bedeutende Steuervermehrung und -ausdehnung zur Folge gehabt. Die finanzielle Not forderte zwingend das Weiterbestehen der Regie, deren Reineinkünfte 7 % des Budgets und 39,15 % der gesamten indirekten Steuern bildeten — also ein befriedigendes Ergebnis. Die Mehrheit der Abgeordneten war für weitere Beibehaltung des Monopols, aber sie lehnte den Entwurf ab. Damit verlor die Pachtgesellschaft jede Hoffnung

---

1) Monitorul oficial 1879, S. 1957.

und sie verharrte bei der Auflösung des Pachtvertrages. Am 24. März 1879 legte die Regierung einen diesbezüglichen Gesetzentwurf vor, aus dessen Begründung wir folgendes entnehmen: „Wegen der wiederholten Deklarationen der Tabakmonopolsregie behufs Auflösung des heute noch zu Kraft bestehenden Vertrages und der Gefahr, die der Existenz dieser wichtigen Staatseinnahme dadurch entstehen könnte, wenn wir wegen der Regie den gerichtlichen Weg beschreiten würden, und wegen der Notwendigkeit, daß der Staat das Fortbestehen dieser Verwaltung nicht unterbricht, ist eine Auflösung des Vertrages unvermeidlich. Durch diese Maßnahme wird ein verwirrter Prozeß vermieden, die Fortdauer der Regieverwaltung weiter beibehalten, und der Staat wird bei der nächsten Lizitation, die gesetzmäßig stattfinden wird, einen klaren und deutlichen Weg einschlagen [1].“ Das Gesetz wurde angenommen und der Vertrag mit gegenseitiger Übereinstimmung gelöst. Die Gesellschaft verkaufte dem Staate die Vorräte im Betrag von 3 638 805 Lei, und zwar gegen die rückständigen Raten der Pachtung im Betrag von 3 380 000 Lei [2]. Alle Bauten wie auch Maschinen, Werkzeuge und Zubehör gingen in den Besitz des Staates über gemäß dem Vertrag [3] und der Übereinkunft, jedoch unter der Bedingung [4], daß der Staat der Pachtgesellschaft den Betrag von 740 000 Lei zahle, welche Summe die Amortisationsquote für die unbeendete Zeit des Vertrages darstellte [5].

Das Gesetz vom 28. März 1879 sanktionierte diese Übereinstimmung, und damit endigte die Wirtschaft der Pachtgesellschaft. Die Verwaltung ging auf die Regierung über. An der Spitze stand ein Rat von acht Mitgliedern und ein durch fürstliches Dekret ernannter Generaldirektor. Diese Verwaltung war aber nur provisorisch und sie sollte nur bis zu einer neuen Lizitation, die aber nicht mehr stattfand, bestehen. Diesmal wurde das Monopol derartig verwaltet, daß man für immer darauf verzichtete, es wieder zu verpachten. Das Gesetz vom 7. April 1881 beseitigte das Monopol in seiner Pachtform und führte den eigenen Regiebetrieb ein. Derselbe besteht ununterbrochen bis heute unter der Herrschaft des Gesetzes vom

1) Monitorul oficial 1879, 27. Martie.
2) Monitorul oficial 1879, Leben, Bd. IV, S. 187.
3) Monitorul oficial 1879, S. 1882.
4) Art. 21 und 22 der Konvention.
5) Art. 6 der Konvention.

28. Februar 1887, welches sich in nur ganz wenigen und unbedeutenden Punkten von dem vorhergegangenen Gesetz unterscheidet. — Werfen wir einen Rückblick auf die Entwicklung der Dinge dieser Periode, so können wir sehen, daß die Durchführung des Tabakmonopols nur unter großen Schwierigkeiten sich vollzog. Wegen der Höhe der Preise und der schlechten Tabakfabrikate wurde der Monopolverpachtung von der Bevölkerung das größte Mißtrauen entgegengebracht. Daher zeigt diese Periode einen ununterbrochenen Kampf mit dem Schmuggel und der unerlaubten Kultur, der seit dem Rücktritt der Pachtgesellschaft und der Übergabe des Monopols an den Staat ganz von selbst aufhörte.

IV. Die Regie in ihrer heutigen Gestaltung.

Obschon das in Folge des siegreichen Krieges von 1877/78 gewonnene Gebiet Dobroudscha schon seit 1878 dem rumänischen Teritorium angehört, erstreckte sich doch das in Rumänien bestehende Tabakmonopol bis zum Jahre 1882 noch nicht darauf.

Die Verschiedenheit der Nationalitäten, wie Türken, Tartaren, Russen, Bulgaren, Griechen, Armenier, welche die Bevölkerung dieser Provinz bildeten und welche bis zu jener Zeit eine ganz andere Lebensweise unter der Herrschaft der Türkei führten, machte die Ausbreitung des Tabakmonopols, wie auch anderer Gesetze, die in Rumänien in Kraft waren, für einige Zeit noch unmöglich. Durch das Reglement, betreffend die Festsetzung und die Erhebung der Steuern in der Dobroudscha[1]), wurden der Tabakhandel und -bau frei gelassen. Es wurde eine Zollgebühr von 500 Lei pro 100 kg zu Gunsten des Fiskus für die Einfuhr der Tabak- und Schnupftabaksorten, sowie Zigaren erhoben. Eine Gewichtsteuer von 75 Lei pro 100 kg belastete die im Innern der Dobroudscha kultivierten Tabaksorten. Durch diese hohe Zollgebühr beabsichtigte die damalige rumänische Regierung die Einfuhr fremder Tabaksorten zu erschweren und die Bewohner dieser Provinz mehr auf die Tabaksorten Rumäniens hinzuweisen, zu welchem Zweck die aus Rumänien stammenden Tabaksorten bei ihrer Einfuhr in Dobroudscha nur einer Taxe von 75 Lei pro 100 kg unterworfen wurden. Damit verfolgte man gleichzeitig den politischen Zweck, die Verbindung mit den Bewohnern dieser Provinz zu einer engeren zu gestalten, sowie dieselben an die rumänischen Regiefabrikate zu gewöhnen, um dadurch die Einführung des Tabakmonopols dort zu erleichtern.

Vier Jahre dauerte dieser Zustand, worauf das Tabakmonopol dann ohne Schwierigkeit auf dieses Gebiet ausgedehnt wurde, und

---

1) Monitorul oficial 1878, 17./29. November.

zwar durch das Gesetz vom 2. Juni 1882. Seitdem bildet das ganze Königreich Rumänien ein einziges Monopolgebiet. Es ist aber nicht so umfangreich, wie das anderer Länder. Während das französische Tabakmonopol ein Gebiet von 536 464 qkm mit 38 961 945 Seelen, das österreichische ein solches von 675 887 qkm mit 48 141 961 Seelen und das italienische ein Gebiet von 286 682 qkm mit 32 961 247 Seelen umfaßt, erstreckt sich das rumänische Tabakmonopol nur auf ein Gebiet von 131 353 qkm mit 6 081 572 Seelen[1]). Seinem Ressort gehören aber, wie den obenerwähnten Monopolen, alle drei Zweige der Tabakindustrie: Tabakbau, -fabrikation und -verkauf an.

Der Staat hat sich diese Rechte ausschließlich vorbehalten, indem er sich verpflichtet, jedes Konsumtionsbedürfnis an Tabak zu befriedigen, und betreibt das Monopol kraft des Gesetzes von 1887, welches die Grundlagen der gegenwärtigen Organisation enthält. So ist es niemandem gestattet, Tabak zu bauen ohne Erlaubnis des Staates, nur dieser darf Tabakfabrikate herstellen und verkaufen. Deshalb ist es auch ausgeschlossen, aus anderen Stoffen Rauchfabrikate zu erzeugen. Dies geht, obschon das diesbezügliche Gesetz hier ergänzungsbedürftig ist, aus § 76 hervor, welcher folgendermaßen lautet: „Es werden als betrügerische Fabrikanten betrachtet die Privatpersonen, welche Werkzeuge für die Tabakfabrikation besitzen. Die Werkzeuge werden konfisziert und der Zuwiderhandelnde wird einer Geldstrafe von 50—500 Lei unterworfen, außer der in § 75 vorgeschriebenen Geldstrafe.“ Auch die Einfuhr von Rohtabak und Tabakfabrikaten ist verboten. Ausnahmweise können Privatpersonen für ihren eigenen Bedarf Tabak einführen, unter der Bedingung für jedes Kilogramm Tabak denselben Preis zu bezahlen, welcher im Verkaufstarif der rumänischen Regie für die entsprechende Qualität festgesetzt ist. Diese Gebühr kann bis 60 Lei pro Kilogramm Rauchtabak steigen. Diese Ausnahme erschien erforderlich wegen der Raucher, die nicht an den rumänischen Tabak gewöhnt sind. Die eingeführten Tabakfabrikate für den Verbrauch des königlichen Hauses und denjenigen des diplomatischen Körpers sind ohne Gebühr belassen. Den Reisenden ist eine Einfuhr bis zu 100 g Rauchtabak oder 100 Stück Zigaretten oder 20 Zigarren oder $^1/_{16}$ kg Schnupftabak ohne Gebühr erlaubt. Wenn fremde Schiffe in rumänischen Häfen ankommen, müssen sie den mitgebrachten Tabak in amtliche Verwahrung geben; andernfalls müssen sie eine Geldstrafe von 50 Lei für je 1 kg Tabak zahlen, und der Tabak wird außerdem

1) Die statistischen Daten sind aus den geographisch-statistischen Tabellen aller Länder der Erde von Fr. v. Juraschek, Frankfurt 1904, entnommen.

noch konfisziert. Der Staat betreibt das Tabakmonopol durch eine spezielle verantwortliche Verwaltung, nämlich durch die Regie, die ihre eigene Organisation besitzt und dem Finanzministerium untersteht. Obschon die Regie die Eigenschaft von Landwirt, Händler und Industriellem in sich vereinigt, ist trotzdem ihr Hauptzweck die Erhebung der Tabaksteuer, also ein Zweck mehr fiskalischer als landwirtschaftlicher oder industrieller Art. Das rechtfertigt deutlich ihre Abhängigkeit vom Finanzministerium. Ganz ähnlich ist es auch in Frankreich, Österreich-Ungarn, Italien. An der Spitze der Tabakregie steht ein Rat von 9 Mitgliedern und ein Generaldirektor, die zusammen die Generaldirektion bilden. Der Generaldirektion steht folgender Wirkungskreis zu:

a) Sie hat die Aufgabe, dem Tabakbau im ganzen Lande die Ausdehnung zu geben, welche zur vollen Deckung des Regiebedarfes erforderlich ist und auch noch einen Absatz in das Ausland ermöglicht.

b) Die Leitung des technischen Teils des Ankaufes der Tabakblätter.

c) Die Sorge für die Bearbeitung der eingelösten rohen Tabakblätter zu Fabrikationszwecken, deren Aufbewahrung, Versendung und zweckmäßigste Verwendung.

d) Die Besorgung des Einkaufes und Bestellung des für den Fabrikbetrieb erforderlichen ausländischen Rohstoffes.

e) Die Leitung des Betriebes der Fabriken in administrativer und technischer Hinsicht.

f) Die Sorge für den Verkauf der Tabakfabrikate.

Also leitet die rumänische Regieverwaltung, wie die italienische auch den Verkauf, im Unterschied von Frankreich und Österreich-Ungarn, wo dieser dem Finanzministerium zusteht [1]). Die Mitglieder des Rates werden durch königliches Dekret auf 3 Jahre ernannt. Sie haben die allgemeine Überwachung und Kontrolle über den Geschäftsgang der Regie; sie entscheiden über die Ausgaben, welche die Summe von 3000 Lei überschreiten, wie auch über die Ernennung des Beamtenpersonals und über dessen Gehalt. Zu diesem Zweck sollen die Mitglieder wenigstens zweimal monatlich zusammenkommen. Das Finanzministerium hat das Recht des Einspruchs bezw. des Verbots jeder Maßregel gegenüber, die dem Gesetz widerspricht oder die es für den Staat schädlich erachtet. Der Generaldirektor, welcher ver-

1) Laurent, F., La Régie des Tabacs en Autriche-Hongrie et en Italie, veröffentlicht im „Mémorial des Manufactures de l'état, Tome Troisième, Deuxième Livraison Paris 1901, p. 281.

pflichtet ist, alle gesetzlichen Anordnungen auszuführen, wird ebenfalls durch königliches Dekret auf 5 Jahre ernannt. Ihm stehen alle anderen fungierenden Beamten verschiedenen Grades mit einer etatsmäßigen Besoldung von 631 416 Lei (1902) zur Verfügung. Es wird niemand zum Beamten ernannt, welcher nicht das Bürgerrecht besitzt oder der die bürgerlichen Ehrenrechte verloren hat. Sie sind Regierungsbeamte und ihre Ernennung wie Entlassung erfolgt bei den Beamten mit einem monatlichen Gehalt von 200 Lei und darüber durch königliches Dekret, für die anderen durch die Generaldirektion [1]). Bezüglich der Sicherheit ihrer Stellung besteht keine Bestimmung. Sie sind dem Verfügungsrecht der Vorgesetzten unbedingt unterworfen, was als sehr nachteilig anzusehen ist. Noch mehr, alle Beamten sind von den politischen Einflüssen abhängig und können infolgedessen ihrem Beruf nicht mit dem nötigen Fleiß sich widmen. Dazu besteht noch in Rumänien die alte und schlimme Gewohnheit, daß jede politische Partei ihre eigenen Beamten hat. Dieselben steigen und fallen mit ihrer Partei, so daß eine ernste Tätigkeit in der kurzen Zeit, in welcher gerade eine politische Partei am Ruder ist, nicht möglich ist [2]). Als Beispiel führen wir an, daß in dem Zeitraum von 25 Jahren, seitdem das Monopol von dem Staat verwaltet wird, 7 Generaldirektoren an der Spitze der Regie standen; daraus ergibt sich, daß diese im Durchschnitt nur $3^1/_2$ Jahre im Amte gewesen sind, obschon sie auf 5 Jahre ernannt waren. Diese Unsicherheit und Furcht, jeden Augenblick abgesetzt werden zu können, entmutigt die Beamten und infolgedessen können pflichttreue tüchtige Angestellte nicht ausgebildet werden. Das ist desto schlimmer, wenn es sich um ein Unternehmen handelt, welches ein gut ausgewähltes geschultes Personal beansprucht, um die gewünschten Ergebnisse liefern zu können, denn eine gute Entwicklung des Tabakmonopols hängt von der gewissenhaften Tätigkeit der Beamten ab. Die Sicherheit einer Stellung bietet außerdem den Vorteil, daß das Beamtenpersonal durch die längere Praxis eine gewisse Fachbildung gewinnt und dadurch besser in der Lage ist, den vielen und verschiedenen Anforderungen des Berufs zu entsprechen. Gesetzlich besteht bei der Anstellung der Beamten der Nachweis einer speziellen Vorbildung nicht; ihre Anstellung geschieht ohne vorherige Prüfung. Dieses System entspricht keineswegs dem

1) In Österreich-Ungarn werden nur Direktoren und Inspektoren durch kaiserliches Dekret ernannt.

2) Creanga, G. D., Die Finanzen Rumäniens, in Schanz' Finanzarchiv, Jahrg. 16, 1899, Bd. II, S. 187.

Charakter des Monopols. Das Personal muß unter besseren Bedingungen angestellt werden. Eine höhere Ausbildung befähigt den Beamten, seine Kräfte dem Fortschritt der Regie auch in höherem Grade zu widmen, und das ist um so notwendiger, als es bekannte Tatsache ist, daß der Beamte, dem das persönliche Interesse fehlt, nicht dieselbe Arbeitsfreudigkeit besitzen kann, wie sie bei einem Angestellten der Privatindustrie des öfteren zu finden ist. Die Vorbildung des Beamtenpersonals muß in enger Beziehung zu den drei Tätigkeitszweigen der Regie: Tabakbau, -fabrikation und -verkauf stehen, denn der Geschäftsgang der Regie ist sehr wenig bureaukratisch. Es ist vor allem aber notwendig, das primitive System der Anstellung zu ändern und eine ähnliche Prüfung einzuführen, wie in Italien, wo selbst die Kandidaten zur Ablegung einer solchen verpflichtet sind.

In Italien besteht das technische Personal aus Diplomingenieuren einer Ingenieurakademie oder ausnahmsweise aus Diplomierten einer chemischen Schule, die wenigstens zwei Jahre als Präparator einer Universität angehört haben. Sie werden aus der Zahl der Bewerber gewählt. In dieser Weise setzt sich auch das kaufmännische Personal aus Diplomierten einer Universität oder wenigstens aus den Bakkalaureaten und das technische Personal der Kultur aus den Bakkalaureaten oder den Diplomierten einer landwirtschaftlichen Akademie zusammen. Später müssen die Kandidaten, welche die Prüfung gut bestanden haben, eine Praxis durchmachen, und zwar das technische Personal der Manufakturen sechs Monate das chemische Laboratorium der Manufaktur in Rom besuchen und das technische Personal der Kultur die Schule von Scafati[1]) absolvieren[2]). Diesen Lücken des rumänischen Gesetzes tritt die Regieverwaltung bei der Besetzung der höheren Stellen durch die Bevorzugung derjenigen Bewerber entgegen, welche die polytechnische Schule in Bukarest oder eine solche in Deutschland oder Frankreich absolviert haben, und durch eine bessere Auswahl des Beamtenpersonals der Tabakkultur, indem die Regieverwaltung hier diejenigen Bewerber bevorzugt, die das Zeugnis einer praktischen oder höheren landwirtschaftlichen Schule Rumäniens oder des Auslands, oder das Diplom eines landwirtschaftlichen Instituts oder einer Universität des Auslands (mit Bevorzugung Deutschlands und Frankreichs) besitzen. Für die Beförderung der Beamten besteht ebenfalls keine Bestimmung; alles hängt von dem Willen der Generaldirektion und des Generaldirektors ab, die gut oder schlecht beeinflußt werden können. Die schlechten

1) In der Nähe von Neapel.

2) Laurent, F., a. a. O. S. 284.

Folgen dieses Systems brauchen nicht weiter hervorgehoben zu werden, da sie sich von selbst verstehen.

Hoffentlich wird die rumänische Regierung, die in den letzten zwei Jahren den Beamten der öffentlichen Verwaltung und des Polizeiwesens Sicherheit der Stellung und Regelung der Beförderung gewährleistet hat, auch die Regiebeamten baldmöglichst dieser Wohltat teilhaftig werden lassen. Die Gehaltsverhältnisse der Regiebeamten, wie überhaupt der anderen Staatsbeamten waren bis zum Jahre 1900/1901 durchweg gut und zufriedenstellend, oft zu hoch bei den höheren Beamten. Im Jahre 1901/1902 reduzierte die Regierung wegen der Krisis von 1899, die besonders in den Staatsfinanzen und im Landeskredit zutage trat, alle Gehälter nach einer progressiven Skala von 1—20 Proz.[1]), so daß gegenwärtig die Beamtengehälter bedeutend niedriger sind. Die beifolgende Tabelle I veranschaulicht es:

Posten	Budget 1900/1901		1901/1902	
Generaldirektor	24 000	Lei	16 320	Lei
Fabrikdirektor	12 000—10 800	„	9600—8640	„
Unterdirektor	10 800— 6 000	„	8640—5340	„
Inspektor	9600	„	7680	„
Dienstchef	9 000— 6 000	„	6250—5340	„
Kulturrevisor	6 000— 5 400	„	5340—4800	„
Durchschnittlicher Gehalt für einen Beamten der Zentraldirektion	3000	„	2570	„

Tatsächlich erhalten die Regiebeamten etwas weniger Gehalt, weil sie infolge des Gesetzes vom 16. Dezember 1899 eine Gehaltssteuer von 5 Proz. monatlich entrichten müssen.

Trotz der Mängel, die sich hie und da zeigen, beruht die Organisation der Regie im allgemeinen auf gesunden Grundlagen, welche die Erreichung eines regelmäßigen Betriebes ermöglicht haben.

1) Creanga, D. G., Die Finanzpolitik Rumäniens in ihrer neuesten Gestaltung und die für die Sanierung der Finanzkrisis getroffenen Maßnahmen, veröffentlicht in Schanz' Finanzarchiv, Jahrg. 20, 1903, Bd. I, S. 1 u. 25.

V. Der Tabakbau unter dem Monopol.

1. Technisches.

Die Tabakpflanze gehört nach dem System von Linné der 5. Klasse[1]) an und nach dem System von Jussieu und Eichler[2]) zur Familie der giftigen Solanaceen. Sie bildet in dieser Familie eine eigene Gattung: die Nicotiana. Der Tabak ist eine einjährige Pflanze, die eine Höhe von 1—2 m erreicht. Ihre Blätter sind ungeteilt, wechselständig, sehr groß, ei- bis lanzettförmig, mit Drüsenhaaren besetzt. Die Blüten erscheinen an der Spitze des Stengels als glockenförmiger Kelch. Die Blumenkrone ist trichterförmig und die Samenkapsel hat zwei oder vier Fächer, welche viele kleine runde gelbbraune Samenkörner enthalten. Das Wurzelsystem ist gradläufig, mit starken, wenig verzweigten und fast gleich dicken Fibrillen.

Die Hauptsorten der Tabakpflanze sind folgende: Nicotiana macrophylla (der Maryland-Tabak), Nicotiana tabacum (der Virginische Tabak) und Nicotiana rustica (der Bauern- oder Veilchentabak). Durch die Verschiedenartigkeit des Bodens und der Behandlung der Pflanze entstehen verschiedene Nebenarten, die aber mehr eine botanische Bedeutung haben. Die in Rumänien gebauten Tabaksorten sind türkischen Ursprungs und gehören der Nicotiana macrophylla oder dem Maryland-Tabak, und zwar der Unterart: gestieltem Maryland-Tabak[3]) an. Sie heißen: Jaka, Samsun und Persicean und wurden deshalb gewählt, weil sie solche Blätter erzeugen, die für den geschnittenen Rauchtabak sehr geeignet sind und dies für die rumänischen Tabakkonsumenten als ein Hauptvorzug des Tabaks gilt. Es sei gestattet, eine kurze Charakteristik dieser drei Tabaksorten zu geben[4]).

1) Kissling, a. a. O. S. 15.

2) Koning, Der Tabak, Studien über seine Kultur und Biologie, 1900, Leipzig und Amsterdam, S. 2.

3) Kissling, a. a. O. S. 18.

4) Popovici, M., Tutunul, Bukarest 1896, S. 26 ff.

Jaka. Der Stengel erreicht eine mittlere Höhe und verzweigt sich an der Spitze. Die Blätter sind klein, schmal und lanzettförmig; sie haben keinen Blattstiel und stehen von dem Stengel in kleinen Zwischenräumen spitzwinklig ab. Die Blattsubstanz ist dünn und die Farbe der Blüten ist rosa. Das Wurzelsystem ist wenig entwickelt. Diese Tabakart ist sehr früh reif, und alle Blätter werden ungefähr gleichzeitig reif. In der Türkei erzeugt sie die renommiertesten Tabake Europas. Mit der Zeit gewöhnt sie sich an Klima und Boden, und es entsteht eine Nebenart mit größeren Blättern und dickerer Blattsubstanz, aber ergiebiger im Ertrag.

Samsun. Diese Nebenart erreicht die Höhe von $1^1/_2$ m, der Stengel ist nur sehr wenig an der Spitze verzweigt. Die Blätter sind von mittlerer Größe und ellipsenförmiger Gestalt. Sie besitzen Blattstiel und ihre Blätter stehen dichter als die Jakablätter und von dem Stengel meist rechtwinklig ab. Die Blattsubstanz ist dicker als bei der Jaka und die Blüten sind ungefähr gleichfarbig. Das Wurzelsystem ist stark entwickelt. Die Blätter sind später reif und reifen nicht gleichzeitig. Sie entartet aber nicht so schnell wie die Jaka.

Der Persicean verzweigt sich stark in der oberen Hälfte des Stengels. Die Blätter besitzen elliptische Form und stehen meist rechtwinklig, jedoch nicht dicht ab. Die Blattsubstanz ist dick und die Blüten sind rötlich. Das Wurzelsystem ist gleich dem der Samson. Diese Sorte ist etwas früher reif als die vorhergehende Art und wird nicht gleichzeitig reif.

Nur der Anbau dieser drei Tabaksorten ist gestattet. Die Regieverwaltung sollte aber zum Zweck der Ausfuhr noch andere Tabaksorten einführen bezw. pflanzen lassen, und zwar solche, die große, also gut für die Zigarrenfabrikation sich eignende Blätter erzeugen. Bei dem günstigen Klima und der guten Bodenbeschaffenheit Rumäniens dürfte eine gute und reiche Ernte erzielt werden. Der Tabakbau ist nicht frei, sondern, wie in allen Monopolländern, auf bestimmte Distrikte beschränkt und verschiedenen Maßregeln unterworfen. Gegenwärtig ist der Tabakbau in folgenden 10 Distrikten gestattet: Ilfov, Jalomitza, Dimbovitza, Romanati, Vlasca, Tutova, Muscel, Vilcea, Tulcea und Constantza. Diese Einschränkung ist eine vernünftige und dem Fiskus vorteilhafte Maßregel, denn jedes neue Pflanzgebiet fordert große Ausgaben. Man muß nicht nur die zur Ablieferung der Ernte notwendigen Lagerhäuser bauen lassen oder mieten und das bezügliche Personal bezahlen, sondern auch das notwendige Überwachungspersonal unterhalten, um dem Betrug entgegenzutreten. Außerdem ist es der Regie-

verwaltung dadurch, daß sie berechtigt ist, die Gebiete, auf denen Tabak gebaut werden darf, zu bestimmen, gelungen, solche Landflächen auszuschließen, die für eine gute Kultur nicht geeignet sind. Der Tabakbau darf nur entweder auf Rechnung der Regie oder zum Export getrieben werden. Die Regieverwaltung bezw. der Generaldirektor veröffentlicht jedes Jahr im Laufe des Monats Oktober die Anzahl der für den Tabakbau des folgenden Jahres zuzulassenden Hektare. Gleichzeitig werden die Hauptbedingungen, unter welchen die Tabakpflanzer arbeiten müssen, wie auch die Preise, welche bei Ablieferung der Ernte bezahlt werden, bekannt gemacht. Diese Preise werden alljährlich im Oktober von der Regieverwaltung festgesetzt und nach Genehmigung des Finanzministeriums im Staatsanzeiger veröffentlicht. Ihre Festsetzung geschieht nach den Pflanzzonen und nach der Qualität, und zwar folgendermaßen:

I.	Zone	von	0,20—1,00	Lei	das	Kilogramm
II.	„	„	0,30—1,80	„	„	„
III.	„	„	0,30—2,10	„	„	„
IV.	„	„	0,20—3,00	„	„	„
V.	„	„	0,20—4,00	„	„	„

Bei der Feststellung der Preise orientiert sich die Regieverwaltung nach der Lage und Beschaffenheit des Bodens, den klimatischen Verhältnissen und der Qualität der erzeugten Tabake, so wie deren Herstellungskosten. Bevorzugt sind aber die Tabake, die in hügeligen Gegenden gezogen sind. Diejenigen Pflanzer, welche Tabak bauen wollen, haben in den bezeichneten Bezirken bei ihren Gemeindeämtern in einer schriftlichen Erklärung anzugeben, wie viele Hektare sie zu bebauen gedenken und ob sie auf Rechnung der Regie oder zum Export pflanzen wollen. Es wird niemand zum Tabakbau zugelassen, der nicht das bestimmte Flächenminimum zum Anbau benutzt und zwar 25 qm für die Kultur auf Rechnung der Regie und 10 ha für den Export. Zur Erleichterung der Kontrolle darf die Anbaufläche nicht geteilt sein. Die Anmeldungen der Kultur auf Rechnung der Regie müssen spätestens bis zum 20. Januar und zum Export bis zum 1. März des Erntejahres bewirkt werden. Die Regiedirektion entscheidet über diese Anmeldungen bis spätestens 10. Februar resp. 10 März und erteilt die Erlaubnisscheine über die festgesetzte Größe der Fläche ohne Gebühr. Die Erlaubnis ist nur für das laufende Jahr gültig und der Tabakpflanzer muß jährlich von neuem die Erlaubnis dazu einholen, die ihm auch erteilt wird, insoweit er dieses Recht nicht durch reglementswidrige Handlungen oder eine durch seine Nachlässigkeit entstandene schlechte Ernte verwirkt hat. Die Erlaubnis ist streng per-

sönlich und ohne Genehmigung der Regieverwaltung an dritte Personen nicht übertragbar. Aber selbst in diesem Fall darf man den Erlaubnisschein nur an einen anderen Tabakpflanzer übertragen. Der Tabakpflanzer, welcher ohne Erlaubnis Saatbeete bestellt, wird mit einer Strafe von 2 Lei für jedes Hundert Pflänzlinge bestraft und zur Vernichtung der Bepflanzung verpflichtet. Diese Strafe darf aber 25 Lei nicht übersteigen. Eine Geldstrafe von 5 Bani für jede Pflanze besteht für unerlaubte Tabakkulturen.

Der Tabakpflanzer ist verpflichtet, die volle im Erlaubnisschein festgesetzte Anbaufläche zu bepflanzen; andernfalls hat er für je 100 unbebaute Quadratmeter 5 Lei als Strafe zu entrichten. Nur besondere Hinderungsgründe können ihn von dieser Strafe befreien. Alle diese Maßregeln bezwecken, daß die Regie genau weiß, wer baut, wo und wieviel gebaut wird. Sie sind unbedingt notwendig, um dem Unterschleif und Schmuggel entgegenzutreten. Die Tabakpflanzer, die auf Rechnung der Regie bauen, dürfen ferner nur die drei von der Regie erlaubten Tabaksorten bauen und nur mit solchem Samen, der ihnen zu diesem Zwecke von der Regieverwaltung, und zwar unentgeltlich verabfolgt wird. Jede andere Sorte wird vernichtet und den schuldigen Pflanzern für die Zukunft das Recht, weiterhin Tabak zu bauen, entzogen. Der Tabaksamen wird teils im Lande erzeugt, teils eingeführt. Man führt ihn aus den durch guten Tabaksamen bekannten Bezirken Macedoniens jährlich im Werte von 6—18000 Lei ein[1]. Diese Maßregel liegt ebenso im Interesse der Regie wie des Tabakpflanzers. Würde man den Pflanzern bezüglich der Samenwahl freie Hand lassen, dann würde man auf keinen Fall eine Ernte gleichartigen Tabaks erzielen, sondern jeder Tabakbauer würde schließlich eine andere Samensorte verwenden. Die Regieverwaltung hingegen wäre gar nicht in der Lage, die Ernte auch nur einigermaßen voraussehen zu können, die ihr geboten werden würde, und die Menge der Tabakarten und -Nebenarten würde von Jahr zu Jahr größer werden, bis endlich eine Übersicht völlig zur Unmöglichkeit würde. Ferner verlangt die Verschiedenheit der Blätter eine verschiedene Behandlung in Fabriken und Magazinen, die große Kosten verursachen. Die Tabakfabrikate würden nicht mehr gleich sein und dadurch zu Unzufriedenheit und Klagen des Publikums führen. Es sind übrigens auch nicht alle Tabakpflanzer befähigt, gute samenerzeugende Pflanzen auszu-

1) Ollanescu, D., Raport general, Participarea Rominiei la expositia universala din Paris 1900, Bukarest 1901, p. 397.

suchen; viele kennen nicht einmal die richtige Art der Behandlung, guten Samen zu erzielen; sie kennen oder beseitigen ferner nicht die Ursachen der Sortenvermischung und der daraus entstehenden Entartung. Die meisten werden demnach einen Samen von geringerer oder höchstens mittlerer Qualität verwenden und die Folge davon würde eine dürftige und Pflanzenkrankheiten erweckende Ernte, unsichere Klassifizierung und bedeutender Schaden sein. Zugegeben selbst, daß die meisten Tabak bauenden Länder ausländischen Samen nicht mehr einführen, sondern inländische Samenprodukte verwenden, so darf doch nicht außer acht gelassen werden, daß in diesen Ländern der Tabakbau auf einer hohen Entwicklungsstufe steht und man deshalb in der Lage ist, guten Samen im eigenen Lande zu erzielen. Die rumänische Regie sollte ihre Aufmerksamkeit auch diesem wichtigen Punkt zuwenden und die Erzeugung des Samens im Inland befördern. Dies würde einen doppelten Vorteil haben: erstens die Erzeugung von Samensorten, deren fruchtbare Eigenschaften dem lokalen Bedürfnis entsprechen, und zweitens, die für den importierten Samen jährlich zu zahlenden Summen von 6—18000 Lei brauchten nicht mehr über die Grenze zu gehen. In der letzten Zeit wurde auch im Inland Samen durch Zuchtwahl erzielt, aber nur in den Gegenden, welche zur Erzeugung der geringeren Tabakqualitäten bestimmt sind. Der Tabakbau beginnt am 1. März und dauert bis Ende September. Um einen Schaden durch Fröste, die zu Beginn des Tabakbaues meist noch vorherrschen, zu umgehen, wird der Same nicht direkt auf dem Tabakacker, sondern zuerst in Saatbeeten ausgesät. Die einzig gebräuchliche Art der Saatbeete ist das Gartenbeet. Bei Nacht und frostigen Tagen bedeckt man diese Saatbeete und befeuchtet sie täglich, bis die Pflänzlinge 5—6 Blättchen besitzen. Ist das Saatbeet zweckentsprechend und in richtiger Weise angelegt, so erzielt man fast stets befriedigende, selbst gute Erfolge. Es kommt allerdings häufig vor, daß die Saatbeete nicht gut vorbereitet oder zu wenig geschützt sind, wodurch dann naturgemäß bedeutende Schäden entstehen können, sei es, daß die Pflänzlinge sich zu spät entwickeln, sei es, daß sie wegen Frösten oder kaltem Regen eingehen. Die im Saatbeet gezogenen Pflänzlinge werden nun, sobald sie, wie bereits erwähnt, 5—6 Blättchen besitzen, ohne Beimischung anderer Pflanzensorten auf das freie Feld verpflanzt, und zwar nach Schnur und Linie und in gleichen Abständen. Das Versetzen geschieht im Monat Mai. Die Reihen- und Pflanzenabstände stehen im Zusammenhang mit der Bodenart und den anzu-

bauenden Tabaksorten. Im allgemeinen sind folgende Abstände gebräuchlich:

Beim	Zwischen den Reihen	Zwischen den Pflanzen
Persicean	60—70 cm	35—40 cm
Samsun	50—65 „	30—35 „
Jaka	45—50 „	25—30 „

Das Versetzen bedarf großer Aufmerksamkeit, weil hiervon die Entwicklung der Pflanzen abhängig ist. Stehen dieselben zu dicht, so werden nicht alle Blätter von der Sonne getroffen und die Qualität wird infolgedessen einbüßen; stehen sie hingegen in zu weiten Abständen voneinander, so wird eine geringere Quantität resultieren und die Erntemenge vermindert werden. Die beste Versetzungsmethode ist die von den Tabakbauern in Dobrogia angewandte. Sie graben kleine Löcher, die sie mit Wasser füllen. Nachdem das Wasser von der Erde absorbiert ist, setzen sie den Pflänzling hinein. Diese Methode findet mehr und mehr Verbreitung. Die Unkräuter, die auf dem Tabakfeld zwischen den Tabakpflanzen wachsen und ihre Entwicklung hindern können, werden durch Jäten entfernt. Dieses findet ein- oder zweimal statt. Das erste Mal soll es 14 Tage nach erfolgtem Versetzen stattfinden. Das Behacken geschieht nur einmal, und zwar 15—20 Tage nach dem ersten Jäten. So oft es nötig erscheint, muß begossen werden. Sobald die Tabakpflanzen jene Entwicklung erreicht haben, die sich durch den beginnenden Ansatz der Blütenknospen kennzeichnet, beginnt das Köpfen, d. h. man entfernt die Blüten, damit sich die Blätter besser entwickeln können. Ausbrechende Seitensprossen werden durch Geizen vernichtet, welche Prozedur so oft als nötig stattfindet. Wenn die Blätter eine hellgelbe Farbe angenommen haben, leicht brechen und ihre Oberfläche schwach gerunzelt erscheint, dann ist die Tabakpflanze reif und wird geerntet. Dies geschieht im Monat August und Anfangs September, manchmal auch noch Anfangs Oktober.

Nach Abfuhr der geernteten Blätter von der Ackerfläche sind die Tabakbauer verpflichtet, alle zurückgebliebenen Stengelstümpfe und Wurzeln zu vernichten; bei Unterlassung dieser Vorschrift wird diese Vernichtung von amtswegen auf Kosten des Tabakbauers angeordnet. Die gepflückten Blätter werden sortiert und in große, luftige, aber gegen die Sonne schützende Schuppen gebracht. Hier bleiben die Blätter 12—24 Stunden liegen, in welchem Zeitraum die erste Fermentation eintritt. Hierauf reiht man Blatt für Blatt mit einer Nadel auf 3—4 m lange Bindfaden. Werden die Blätter zu dicht

gereiht, d. h. derart, daß Blatt auf Blatt dicht anliegt, ohne der Luft Durchlaß zu gewähren, so verursacht dies oft bedeutenden Schaden, weil in diesem Fall der mittlere Teil der Blattsubstanz verbrennt oder fault und dadurch wertlos wird. Die Tabakschnüre sollen gleich lang sein. Sie bleiben in freier Luft und werden der Wirkung der Sonne ausgesetzt, bis sie dachreif, d. h. trocken werden. In der Nachtzeit werden sie zum Schutz gegen Regen und Wind zugedeckt. Diese Methode ist zwar schon sehr alt, allein, wie die Erfahrung lehrt, für das Aroma der Blätter von dem größten Nachteil[1]), und zwar ist der in dieser Methode liegende Nachteil für die rumänische Tabakkultur größer, als dies vielleicht in anderen Tabakländern der Fall ist. Wie durch die Kulturversuche der Regie festgestellt wurde, brauchen die in Rumänien angebauten Tabaksorten vom Versetzen der Pflänzlinge an bis zur Reife der Blätter folgende Vegetationsperioden:

1. Jaka	75 Tage
2. Poeni (Ilfov)	77 „
3. Samson	78 „
4. Patru Frati (Jalomita)	80 „
5. Persicean	80 „
6. Unguresc	85 „

Da es nun bei den rumänischen Tabakbauern öfters vorkommt, daß das Versetzen der Pflänzlinge erst im Juni stattfindet, so kann naturgemäß die Reife der Tabakblätter nicht im Monat August, sondern erst im September, manchmal sogar noch später eintreten. In solchen Fällen kann man kaum mehr auf eine zum Trocknen des Tabaks unbedingt notwendige, ununterbrochene Periode von 20—25 schönen warmen Tagen rechnen, und so erfolgt dann ein nur notdürftiges Trocknen[2]) unter mißlichen Witterungsverhältnissen. Dazu macht sich oft noch der Mangel an nötigen Hilfskräften fühlbar, wenn es sich um schnelle Beseitigung der Tabakschnüre wegen eintretenden Taues, Regens oder Frostes handelt usw.[3]). Welch weittragende Bedeutung gerade das Trocknen des Tabaks hat und wie nötig es ist, auf die Nachteile der gänzlich veralteten, aber trotzdem noch jetzt gebräuchlichen Methode hinzuweisen, geht wohl am besten aus folgenden Ausführungen Semlers[4]) hervor: „Die erste Methode — nämlich das Trocknen in der Sonne — ist urwüchsig, sie sollte von strebsamen

1) Semler, Die Tropische Agrikultur, S. 466.
2) Popovici, a. a. O. S. 86.
3) Popovici, a. a. O. S. 86.
4) Semler, a. a. O. S. 469 ff.

züchtern gar nicht in Betracht gezogen werden. Den Wilden darf man nicht verargen, wenn sie ihre geernteten Tabakblätter auf eine Schnur reihen und so lange in der Sonne hängen lassen, bis sie dürr geworden sind. Findet man in halbzivilisierten Ländern, daß die Sonne nur zum Nachtrocknen benutzt wird, so sollte man daran schon einen Fortschritt erkennen; wenn aber ein zivilisierter Tabakzüchter seine Ernte an der Sonne trocknet oder nur nachtrocknet, so kann er nicht entschuldigt, geschweige gelobt werden . . .“

„Um darüber klar zu werden, muß man wissen, daß die Güte des Tabaks in hohem Grade von seinem Gehalt an aromatischen Ölen abhängt. Dies vorausgeschickt, braucht nur an die Behandlung der aromatischen Kräuter erinnert zu werden. Wer trocknet dieselben in der Sonne? Doch nur der, dem jede Sachkenntnis und Erfahrung fehlt. Jedes Dorfkind weiß, daß sie im Schatten getrocknet werden müssen, und bei der geschäftsmäßigen Zubereitung geht man in neuerer Zeit noch einen Schritt weiter und trocknet sie unter der Presse, ein Verfahren, das man auch auf den Safran ausgedehnt hat. Die Sonne verflüchtigt, richtiger ausgedrückt, zersetzt das aromatische Öl rasch, wovon man sich leicht überzeugen kann, wenn man eine abgeschnittene Rose in eine Schublade legt und eine andere auf ein sonnenbeschienenes Fenstergesims. Selbst das Tageslicht übt einen zersetzenden Einfluß auf das aromatische Öl aus, weshalb man alle Pflanzen, in welchen man diesen Bestandteil zu erhalten wünscht, besser noch als im Schatten, im Dunkel trocknet und aufbewahrt. Wenn auch der Tabak im gewöhnlichen Leben nicht zu den aromatischen Kräutern gezählt wird, so gehört er doch in Wirklichkeit zu ihnen, muß also in gleicher Weise behandelt werden. Er sollte also, soweit es durchführbar ist, unter Ausschluß des Lichtes getrocknet werden. Das wird auch von vielen intelligenten Tabakzüchtern verstanden und beachtet, nur wollen manche eine Ausnahme gemacht wissen, wenn es sich um die Produktion von hellfarbigem Tabak handelt. Zu den Mitteln, welche die Erzeugung dieser, übrigens nicht häufig begehrten Farbe möglich machen, soll auch das Trocknen bei einfallendem Licht gehören, mit anderen Worten, das Trockenhaus soll mit Fenstern versehen sein. Andernfalls soll es nur Türen haben. Noch in anderer Weise ist das Trocknen an der Sonne nachteilig: es vollzieht sich zu schnell, zum mindesten da, wo die Sonne eine empfindliche Wärme ausstrahlt, und wenn die Witterung nicht dauernd günstig ist, schweben die aufgehängten Blätter überdies in steter Gefahr, vom Regen verdorben zu werden. Es ist

oben [1]) darauf hingewiesen worden, daß in lufttrockenen Klimaten die Schwierigkeit des allmählichen, gleichmäßigen Trocknens eines der wichtigsten Hindernisse für den Tabakbau sei; es wurde ferner gesagt, das Ernten der ganzen Pflanzen sei demjenigen der Blätter vorzuziehen [2]), weil dann das Trocknen der letzteren langsamer und gleichmäßiger verlaufe. Damit steht gewiß nicht die Benutzung der Sonne zum Trocknen im Einklange, zumal wenn die Blätter und nicht die Pflanzen geerntet werden. Allerdings ist auch eine Grenze für die Dauer des erfolgreichen Trocknens gezogen, doch liegt die Gefahr der Übereilung viel näher. Auch fördert es die Ausschwitzung des Klebstoffes, welcher den Blättern Glätte und Elastizität verleiht, wenn die Poren sich langsam schließen; ferner möge man berücksichtigen, daß die Säfte eines Blattes in allen Teilen zur gleichzeitigen Verdunstung gelangen müssen, da sonst die Farbe, Glätte und Elastizität nicht gleichmäßig sein können. Während des Trocknens fließen aus dem Stengel in die Rippen und aus diesen in die Gewebe Säfte nach, und zwar sind es wertvolle Säfte, denn sie enthalten viel aromatisches Öl. Die Größe des Tabakblattes macht es leicht verständlich, daß die Verteilung des nachrückenden Saftes nur langsam erfolgen kann. Bei übereiltem Trocknen würden die Ränder des Blattes ihre Aufsaugefähigkeit verloren haben, wenn das mittlere Gewebe noch mit Saft gefüllt wäre, und nachdem dieses getrocknet, würden die Rippen noch feucht sein. Von den bereits erwähnten Nachteilen abgesehen, wäre zwischen den beiden Übeln zu wählen: entweder das Trocknen des Gewebes zu weit fortschreiten zu lassen oder die Blätter mit feuchten Rippen zu verpacken, wodurch sie in steter Gefahr des Verderbs schweben. Durch Ausschneiden der Mittelrippe kann allerdings dem Verderb mit einiger Sicherheit vorgebeugt werden, und es geschieht auch zuweilen, allein es geschieht zum Schaden des Züchters."

Durch die Einwirkung der Regieverwaltung wurden in letzter Zeit eine Zahl von Trockenanstalten errichtet, in welchen die Blätter durch die einzig richtige Methode [3]) des Trocknens mit Luft behandelt werden, aber sie ist verhältnismäßig noch zu wenig verbreitet, und die alte Methode mit ihren Nachteilen dominiert noch bei den meisten Tabakpflanzern. Das Trocknen der Tabakblätter dauert 2—4 Wochen. Von dem Augenblick des Blätteranreihens ab beginnt der Verifikateur die Tabakschnüre zu zählen und sie sowohl in seinem Journal als

1) Semler, l. c. S. 377/78.
2) Semler, l. c. S. 463/64.
3) Semler, a. a. O. S. 466.

auch in dem des Tabakpflanzers einzutragen. Gleichzeitig bezeichnet ersterer den Zustand der Tabakschnüre; für jede fehlende Tabakschnur hat der Tabakbauer eine Geldstrafe von 6 Lei zu zahlen und eine gleiche Zahl von Tabakschnüren wird ihm konfisziert.

Nachdem die Tabakblätter einen gewissen Grad von Trockenheit erreicht haben, beginnen der Verifikateur und der Bürgermeister des Dorfes, in dem die Tabakernte stattfand, mit dem allgemeinen Wiegen; sie nehmen ein Protokoll auf, in welchem die Zahl der Tabakschnüre und deren Gewicht verzeichnet wird. Bis zur Ablieferung der Ernte, welche gewöhnlich im Monat Dezember stattfindet, läßt man ein Sinken von 10 Proz. des Gesamtgewichts der Tabakernte zu. Für jedes darüber fehlende Kilogramm jedoch bezahlt der Tabakbauer als Geldstrafe 5 Lei und es wird ihm eine gleiche Quantität Tabak konfisziert. Wenn der Tabak trocken ist, schreitet der Tabakbauer zur Sortierung und zum Binden in Büschel von 25—30 Blatt. Die Büschel müssen so gebunden sein, daß die oberen Seiten der Blätter in gleicher Richtung liegen, jedes Büschel wird mit einem Blatt der gleichen Qualität zusammengebunden. Vernachlässigt dies der Tabakpflanzer, so läuft er Gefahr, seine Ernte niedriger eingeschätzt zu sehen. Die Büschelarbeit (Papusitul) fängt im Oktober an und dauert bis Ende November.

Die fertigen Büschel werden in Haufen von 50—60 cm Höhe und einer der Länge zweier Büschel entsprechenden Breite arrangiert, bis die Büschelarbeit beendet ist. Die Herstellung der Haufen geschieht kontraktgemäß und, zwar müssen:

1. die Haufen I. Qualität aus solchen Büscheln bestehen, die die kleinsten, am schönsten hellgelb gefärbten, ganzen und gesunden Blätter enthalten;

2. die Haufen II. Qualität solche Büschel aufweisen, welche mittlere, gesunde und ganze Blätter von derselben Farbe (gelb) enthalten;

3. die Haufen III. Qualität endlich solche Büschel repräsentieren, deren Blätter gleicher Größe und Farbe sind; die Blätter können wenig gebrochen und die Farbe darf etwas dunkler sein. Die zurückgebliebenen, nur die schlechten Blätter enthaltenden Büschel werden ebenfalls in Haufen, sogen. Furda, gelegt. Die gleichartigen Haufen niedrigerer Qualitäten werden hierauf in Ballen zu 30—40 kg Gewicht verpackt, die der besseren Qualitäten in solche von 25—30 kg Gewicht. Alle Kulturarbeiten wie auch die Wahl der Blätter, die Büschelarbeit, die Verpackung geschieht nach den Anweisungen des

verpflichteten Kulturpersonals. Diese Maßnahmen sind sowohl im Interesse der Regie als auch in dem der Tabakbauer notwendig. Erstere wird vor Schaden bewahrt, letztere sind überzeugt, daß sie dadurch die Ware nach ihrem vollen Werte bezahlt erhalten. Da nun dem Tabakpflanzer die Pflicht obliegt, seine Ernte der Regie abzuliefern, so muß er sie zu diesem Zweck mit obrigkeitlichem Begleitschein und auf seine Rechnung zu dem Lagerhaus bringen. Jedem Tabakpflanzer ist das Magazin wie auch der Tag, an dem er abliefern soll, vorgeschrieben. Solche Magazine bestehen 15, nämlich:

9 in Bukarest
1 „ Isacea (Dobrodgia)
1 „ Ghimpati (Vlasca)
2 „ Gaesti (Dimbovitza)
2 „ Vladuleni (Romanatzi).

Sie wurden in der Zeit der Staatsbetriebperiode errichtet, denn die Staatsregieverwaltung hatte als Erbschaft von der Pachtgesellschaft, welcher sehr wenig am Fortschritt der Tabakkultur lag, nur einige Magazine en planche . . . . . . übernommen, die ungenügend und nicht zweckentsprechend waren. Sie wurden nach den Entwürfen des höheren technischen Staatsrats erbaut und von den Regieingenieuren ausgeführt. Sie bestehen aus Mauerstein und besitzen große Räumlichkeiten, die ca. 6000000 kg einheimische und 500000 kg ausländische Tabakblätter aufzunehmen vermögen. Hinsichtlich der lokalen Verhältnisse ist die Anzahl der Magazine aber immerhin zu gering, denn viele Tabakpflanzer müssen große Wegstrecken bis zum vorgeschriebenen Lagerhaus zurückzulegen. Eine entsprechende Vermehrung dieser Magazine ist deshalb wünschenswert, denn sie dürfte einen günstigen Einfluß auf die Tabakkultur ausüben.

Der Mangel an Magazinen könnte aber auch durch die in Österreich bestehende Maßregel ausgeglichen werden. Dort bewilligt die Regie den Tabakpflanzern eine bestimmte Entschädigung für die entstehenden Frachtunkosten und zwar je nach der Größe der zurückgelegten Entfernung[1]). Die Ablieferung der Ernte dauert von Dezember bis Ende Januar. Die zum Lagerhaus transportierte Tabakernte wird von einem oder zwei Delegierten der Regie angenommen, die in Gegenwart des Tabakpflanzers Ballen für Ballen hinsichtlich der Qualität prüfen und letztere gleichzeitig feststellen. Dies ist der wichtigste Moment für den Tabakbauer, weil von einer richtigen Abschätzung

1) Laurent, F., a. a. O. S. 286.

der Ernte der Lohn seiner Jahresarbeit abhängt. In dieser Hinsicht scheint mir das Expertenwesen nicht die genügende Garantie dafür zu bieten, daß die Ernte ihrem wirklichen Wert entsprechend eingeschätzt und dem Tabakbauer der Lohn zuteil wird, der ihm von Rechts wegen gebührt. Es unterliegt wohl keinem Zweifel, daß die Experten der Regie gewissenhafte Beamte sind, die weder zu Gunsten der Regie noch zu Gunsten der Tabakbauer handeln, aber es ist doch nicht ausgeschlossen und liegt in der menschlichen Natur begründet, daß sie unwillkürlich oder beeinflußt von andern in Fehler verfallen.

Beschwerden seitens der Tabakbauer, daß ihre Ernte zum Preis einer niedrigeren Qualität eingeschätzt worden sei, haben nicht gefehlt, traten sogar öfter zu Tag. Zur größeren Sicherung einer richtigen Ernteeinschätzung und zur wenigstens teilweisen Beseitigung obiger Beschwerden sollte die rumänische Regieverwaltung das französische Expertenverfahren einführen. In Frankreich wird die Qualität der Ernte durch eine Kommission festgestellt, welche aus fünf Personen besteht, nämlich aus dem Verwalter des Tabakentrepots (dem Entreposeur), dem Magazinkontrolleur und drei vom Präfekten ernannten Tabakpflanzern, welche keinen Tabak mehr bauen[1]). Zwar ist nicht zu leugnen, daß dort auch heute noch Klagen seitens der Tabakbauer wegen zu niedriger Einschätzung bestehen, aber immerhin bietet dieses System eine viel größere Sicherheit für eine richtige Einschätzung. Die Klagen gänzlich zu beseitigen, dürfte schon aus psychologischen Gründen zur Unmöglichkeit gehören, da der Mensch im allgemeinen bekanntlich seinen Wert, sei dieser nun moralischer, intellektueller oder materieller Art, stets höher einzuschätzen pflegt, als es der Tatsache entspricht.

Sodann wird bei Anwesenheit des Tabakpflanzers eine nochmalige Abschätzung der Tabakernte nach der Qualität vorgenommen, und noch am gleichen Tage erhält der Tabakpflanzer seinen Berechnungsschein, auf dem die Anzahl der Büschel, die Qualität, das Brutto- und Nettogewicht, der Preis, der Gesamtwert, die Abzüge und die zu zahlende Summe verzeichnet sind, woranf der Erhebung des Geldes nichts mehr im Wege steht. Bei dieser Gelegenheit unterrichtet man die Tabakpflanzer über die Behandlung der Tabakernte, hebt nötigenfalls das Recht des weiteren Tabakbaues bei denjenigen Pflanzern auf, die eine durch Nachlässigkeit oder ähnliche Gründe hervorgerufene schlechte Ernte abgeliefert haben, man tadelt oder lobt und belohnt die

1) Creizenach, a. a. O. S. 77.

tüchtigsten Tabakpflanzer durch Prämien. Mit der Zahlung des Geldes endet die mühsame und mit vielen Unannehmlichkeiten verbundene Arbeit des Tabakbauers. In dieser ganzen Zeit, nämlich seit dem Augenblick der Erlaubnis zum Anbau bis zur Ablieferung der Ernte, stehen die Tabakpflanzer und die bebauten Tabakflächen unter strenger Regiekontrolle, die durch Verifikatoren, Überwachungsagenten, Unterinspektoren und einen Generalinspektor ausgeübt wird. Zu diesem Zweck erhält jeder Tabakbauer ein Buch, in welchem die Größe des ihm bewilligten Pflanzterrains eingetragen ist und in dem gleichzeitig die Kontrollbeamten den Befund ihrer Kontrolle (Anzahl der Tabakfurchen, der Pflanzen, der Blätter an jeder Pflanze, Ernteergebnis usw.) verzeichnen.

Für die Kontrolle des Tabakbaues zahlte die Regie im Jahre 1902 194,709 Lei, also 2,31 Proz. der Gesamtausgaben jenes Jahres im Betrage von 8 426 400 Lei. In Frankreich [1]) machen diese Kosten 1,56 Proz. und in Italien nur 0,95 Proz. Frcs. [2]) der Gesamtausgaben aus, obschon in Italien die Tabakkultur sehr zerstreut ist [3]). Der italienische Tabakpflanzer hat aber für die Beaufsichtigung des Tabakbaues eine kleine Abgabe (tassa di vigilanza) zu zahlen, die im Jahre 1901/1902 pro 100 kg 97 Centimes betrug. In Österreich-Ungarn gehört die Beaufsichtigung der Tabakkulturen zum Ressort der Finanzverwaltung. Die verhältnismäßig hohen Kosten der Kontrolle in Rumänien sind durch die Ausdehnung der Tabakkultur in den neuen Gebieten verursacht worden. Die in den Magazinen eingelieferte Tabakernte unterliegt vor der Verarbeitung dem Fermentationsprozeß. Dieser besteht in einer Gärung, die durch den Einfluß von Luft, Wärme und Feuchtigkeit bedingt wird. Die Zersetzung wird durch einige Mikroorganismen hervorgerufen. In der Zeit der Fermentation steigt die Temperatur von 25° bis auf 60°. Dabei entweichen verschiedene organische Gase, wie auch der noch vorhandene Feuchtigkeitsrückstand. Durch die Fermentation erst bekommt der Tabak seinen typischen Geruch und Geschmack, sowie die bekannte braune Farbe. Der Fermentationsprozeß ist der Hauptfaktor zur Erzielung eines guten Rauchprodukts und die schwierigste Manipulation der Tabakherstellung, weshalb auch

---

1) Berechnet nach den Angaben in „Compte en matières et en déniers de l'exploitation du Monopole des Tabacs pour l'année 1902", Paris, Imprimerie Nationale, 1903.

2) Idem aus „Azienda Dei Tabacchi, Relatione e Bilancio industriale per l'esercizio dal 1. Juglio 1901 al 30 Giugno 1902, Roma 1903.

3) Laurent, F., a. a. O. S. 282.

der Fermentation stets die größte Aufmerksamkeit und Sorgfalt gewidmet werden muß. Die Lagerungssysteme des Tabaks zum Zweck der Fermentation wechseln je nach dem Stand und der Art des Tabaks. So ordnet man die besseren Tabakqualitäten zu Haufen von 0,50—0,60 m Höhe und in der Länge zweier durchkreuzter Büschel an und die Tabakqualitäten III und IV zu großen Haufen von 1,20—1,50 m Höhe, 1,20 m Breite und beliebiger oder aus den jeweiligen Verhältnissen sich ergebender Länge. In der Zeit der Fermentation legt man die Haufen um, und zwar derart, daß die Randbüschel nunmehr in die Mitte zu liegen kommen. Dadurch bezweckt man, eine gleichmäßige Gärung hervorzurufen. Für die besseren Tabakqualitäten fixiert man die Temperatur zwischen 25° und 35°, für die niedrigeren zwischen 30°—45° und für grünen Tabak zwischen 45° und 60°.

Der Fermentationsprozeß beginnt im Frühling des nächstfolgenden Jahres und endet im Juni, worauf die Büschel wiederum nach der Farbe ausgewählt und die besseren Tabakqualitäten zu Ballen von 25—30 kg, die niedrigeren zu solchen von 70—90 kg verpackt werden. Der verpackte Tabak wandert sodann in das Zentrallagerhaus (Bukarest). Hier wird er einer nochmaligen, aber nur geringen Fermentation unterworfen, wodurch sich eine neue Umlagerung der Büschel im Spätfrühling nötig macht; doch beschränkt sich diese letztere Prozedur lediglich auf den feineren Tabak. Der vollständig fermentierte feinere inländische wie auch ausländische Tabak wird mit besonderer Sorgfalt behandelt und aufbewahrt. Er wird jährlich Ballen für Ballen mehrmals untersucht. Dabei ist man bestrebt, nicht nur den guten Ruf des Tabaks zu wahren, sondern auch seine Beschaffenheit noch möglichst zu verbessern. Zu diesem Zweck besteht ein spezielles Personal, welches die Behandlung der Tabakblätter in den Lagerhäusern von Macedonien und Österreich erlernt hat; außerdem sind einige sehr geschickte Arbeiter aus Macedonien vertragsmäßig engagiert, um die richtige Behandlung der Tabakblätter den anderen Arbeitern zu lehren. Der fermentierte Tabak bleibt bis zu seiner Verarbeitung in der Manufaktur im Zentrallagerhaus auf Lager.

2. Wirtschaftliche und statistische Ergebnisse.

Die Kultur des Tabaks eignet sich mehr als die jeder anderen Pflanze für den Kleingrundbesitzer, weniger für den mittleren oder großen Landwirt. Diese Eigentümlichkeit erklärt sich aus der be-

ständigen Arbeit, die, wie bekannt, der Tabakbau verlangt. Von der Zeit der Ausstreuung des Samens in die Saatbeete an bis zum Verkauf der dachreifen Blätter sind, wie schon gezeigt, eine große Zahl von Handarbeiten nötig, die meist auch durch Frauen, Kinder oder altersschwache Personen ausgeführt werden können. Der kleine Landwirt kann beinahe kostenlos die erforderlichen Arbeiten leisten, weil ihm die günstige Gelegenheit geboten ist, seine Familienglieder als unentgeltliche Arbeitskräfte zu verwenden, während dem großen Landwirt der Tabakbau wegen der großen Ausgaben erschwert, wenn nicht unmöglich gemacht wird, da er doch alle erforderlichen Arbeiten durch fremde Leute gegen hohen Akkord- oder Tagelohn verrichten lassen muß. Dabei arbeiten fremde Personen bekanntlich nicht mit einem solchen Interesse, wie der kleine Landwirt mit seinen Angehörigen auf der eigenen Scholle. Infolgedessen wird die Ernte des Großlandwirts weniger gut und dementsprechend der Nettoertrag niedriger ausfallen als beim kleinen Landwirt. Es verliert auch bei einer schlechten Ernte der Großgrundbesitzer mehr als der kleine. Letzterer kann auch durch eine Reihe weniger guter Jahre in seinem Wirtschaftsbetriebe nicht oder wenigstens nicht erheblich gestört werden, weil er den Tabakbau nur als lukrative Nebenbeschäftigung betreibt. Auslagen hat er nicht oder doch nur geringe, er verrechnet also seine Arbeit in diesem Falle, als hätte er sie teilweise umsonst getan und schränkt seine Lebensbedürfnisse, wenn er nicht in dem besseren Ernteausfall der von ihm neben dem Tabakbau betriebenen Kulturen genügenden Ersatz gefunden hat, den Verhältnissen entsprechend ein. Berücksichtigt man des weiteren, daß die Tabakkultur unter dem Monopolsystem einer strengen und lästigen Kontrolle unterworfen ist, daß die Überwachung der Arbeiten eines großen Gutes seitens des Besitzers unzureichend, wenn nicht gar unmöglich ist und ein solcher Umstand zum Unterschleif von Tabakblättern geradezu auffordert, daß schließlich der Besitzer auch für die Handlungen seiner Arbeiter verantwortlich, also strafbar ist, so haben wir die Erklärung und Begründung dafür, warum die Tabakkultur in den Monopolländern in viel höherem Maße als in anderen nur von kleinen Landwirten betrieben wird.

So hat die Einführung des Tabakmonopols in Rumänien bewirkt, daß fast alle diejenigen Großgrundbesitzer, die vorher Tabakkultur betrieben hatten, sie nunmehr aufgaben. Die Folge war ein Rückgang der Größe der Anbaufläche, die von 3063 ha (im Jahre 1872) plötzlich auf 417 ha (im Jahre 1873) sank. Diesem Rückgang der Anbaufläche folgte naturgemäß derjenige der Produktion; so finden wir für Rumänien

im Jahre 1873 eine solche von nur 79786 kg oder im Durchschnitt 189 kg pro ha (auf 417 ha Anbaufläche). Allerdings mögen zu diesem Rückgang auch die großen Tabakvorräte, welche sich zur damaligen Zeit im Lande befanden, das ihrige mit beigetragen haben; wurde doch im Jahre 1871 allein Tabak im Werte von 2928782 Lei und im Jahre 1872 solcher im Werte von 10756736 Lei eingeführt[1]). In den folgenden Jahren der Pachtperiode stieg die Anbaufläche auf 4651 ha mit einer Produktion von 2800000 kg oder im Durchschnitt 610 kg pro ha (im Jahre 1876); sie hielt sich aber nicht auf dieser Höhe, sondern sank hierauf ununterbrochen bis zu 2249 Hektar mit einer Produktion von 762436 kg oder im Durchschnitt 339 kg pro Hektar (im Jahre 1879); dies entspricht einem jährlichen Sinken der Anbaufläche in dieser Periode um 3,4% (s. graphische Darstellung A). Der Grund dafür ist darin zu suchen, daß die Pachtgesellschaft den Tabakbau einschränkte, um die Ausgaben der Verwaltung und die für die Verfolgung des Schmuggels und Unterschleifes entstehenden nicht unbedeutenden Kosten zu vermindern. Am deutlichsten zeigt sich der Rückgang in der oberen Moldau selbst, wo der Tabakbau, der einst einen gewaltigen Umfang besaß und gute Erträge lieferte, seit der Einführung des Tabakmonopols fast vollständig aufhörte[2]). Auch mögen die vielen Schikanen mit dazu beigetragen haben, die die Tabakflanzer bis zur Ablieferung der Tabakernte seitens der Regieagenten zu erdulden hatten[3]). Während dieser Periode wurden im Durchschnitt 528 kg pro Hektar geerntet und das Kilogramm mit 78 Cts. bezahlt, sodaß der Ertrag pro Hektar ca. 412 Lei betrug. Diese Summe würde für den Tabakbauer eine gute Belohnung seiner Arbeit gewesen sein, wenn er sie tatsächlich bekommen hätte; aber er war das Opfer von Mittelspersonen, die ihn ausbeuteten, denn die Regieverwaltung kaufte die Tabakernte nicht direkt von ihm, sondern durch Vermittler. Außerdem wurden die Tabakbauer nicht mit dem von der Kommission festgestellten Einlösungspreis bezahlt, sondern sie bekamen weniger, wie es aus der vom damaligen Finanzminister Sturza in der Kammersitzung vom 20. März 1879 gemachten Mitteilung hervorgeht: „Ihr wißt, daß die Konzessionäre bei den Tabakbauern schlecht angeschrieben sind ...; ich habe Maßregeln ergriffen, daß letztere sicher sein dürfen mit dem

1) Monitorul oficial 1879, 1. April.

2) Bericht über das Ernteergebnis in der oberen Moldau im Jahre 1876 und den Getreideexport nach Deutschland. Preußisches Handelsarchiv, Jahrg. 1877, Bd. I, S. 438.

3) Monitorul ofical 1879, Martie 20.

von der Kommission festgesetzten Einlösungspreis bezahlt zu werden und daß sie fernerhin bei der Verwiegung und Ablieferung der Tabakernte nicht mehr, wie dies bisher der Fall war, Schikanen unterworfen sind.“

Mit dem Übergang der Regie in die Hände des Staats im Jahre 1879 nahm der Tabakbau eine größere Entwicklung an, obgleich er nicht mehr im ganzen Land, sondern nur in bestimmten Bezirken erlaubt war. Schon im folgenden Jahre (1880) stieg die Zahl der mit Tabak bebauten Hektare Ackerland von 2249 auf 4641 ha mit einem Produktionsertrag von 5 157 806 kg. Der Tabakbau hatte sich also um das Doppelte vergrößert. In den folgenden Jahren wurde die Anbaufläche zwischen 4000 und 7000 ha beibehalten mit einer Produktion zwischen 3—5 Mill. kg. In den Jahren 1883, 1886, 1898 und 1899, in denen weniger bebaut wurde, betrug die Anbaufläche 2—3000 ha mit einer Produktion von 1—2½ Mill. kg. Die größte Ausdehnung fand sie im Jahre 1889, wo 7809 ha dem Tabakbau gewidmet wurden und die Produktion 5 495 371 kg betrug. Seit 1879—1902 wurden 114 664 ha mit Tabak bebaut, also durchschnittlich 4778 ha pro Jahr. Die Gesamternte betrug 79 406 656 kg, wofür die Regieverwaltung den Tabakbauern 45 481 288 Lei zahlte. Im allgemeinen zeigt, wie aus der graphischen Darstellung A ersichtlich ist, die Anbaufläche in dieser Periode große Schwankungen. Diese wurden hervorgerufen durch die seitens der Regieverwaltung wegen zu großer Ansammlung der Tabakvorräte getroffene Einschränkung des Anbauareals, mehr aber noch wegen der Niedrigkeit der dem Tabakbauer gezahlten Einlösungspreise, wie später klargelegt werden wird. In der Gesamtheit vergrößerte sich während dieser Periode die Anbaufläche um 52 Proz., was einer durchschnittlichen jährlichen Zunahme von allerdings nur 2,17 Proz. entsprechen würde. Jedoch wäre es unpraktisch und unklug gewesen, dem Tabakbau eine schnellere Ausdehnung zu geben, um so mehr als die Tabakpflanze eines guten Bodens und einer sehr sorgfältigen Behandlung bedarf[1]). Der Tabakbau würde in den seitens der Regie erlaubten neuen Anbaugegenden in Frage gestellt worden sein, würde man die Ausdehnung von Anfang an zu intensiv betrieben haben und ohne vorerst über einen nötigen Stamm von Tabakpflanzern zu verfügen, die ihre Erfahrung durch gute Ernteerzeugnisse bewiesen hatten. Mit der Tabakkultur beschäftigten sich auch in dieser Periode nur Kleingrundbesitzer,

1) Konrad, a. a. O. S. 111.

deren Zahl von 8019 im Jahre 1879 auf 12960 im Jahre 1902 stieg. Es vermehrte sich demnach ihre Zahl in dieser Periode um mehr als die Hälfte (62 Proz.). Durchschnittlich widmeten sich jährlich 13000 Tabakpflanzer dem Tabakbau, so daß auf jeden Pflanzer 35 qm entfallen. Im Vergleich mit anderen Ländern ist die Ausdehnung der Anbaufläche von nicht geringer Bedeutung; der Prozentsatz im Verhältnis zur Flächengröße Rumäniens gleicht dem Deutschlands, Frankreichs und ist sogar höher als der Italiens, wie es die Tabelle II veranschaulicht (siehe S. 40).

Die durchschnittliche Produktion eines Hektars Ackerland ist aber eine bei weitem geringere als diejenige der genannten Länder. Während in Deutschland von einem Hektar 2359 kg, in Frankreich 1532 kg, in Österreich 1141 kg und in Italien 1104 kg geerntet werden, erreicht das Ernteergebnis in Rumänien kaum 653 kg. Dies beweist, wie wenig die Tabakkultur Rumäniens im Vergleich zu der anderer Länder vorgeschritten ist. Es findet seine Erklärung in dem Mangel an landwirtschaftlicher Bildung, den veralteten Kultursystemen und den ungünstigen wirtschaftlichen Bedingungen, unter denen der größte Teil der Pflanzer zu arbeiten gezwungen ist[1]. Hinzu kommen noch der Mangel einer rationellen Düngung der dem Tabakbau dienenden Bodenfläche, die unvorteilhafte Koppelwirtschaft und die Beschaffenheit des Tabaksamens, der verschiedentlich Pflanzen mit kleinen und dünnen Blättern liefert. Dort, wo die Tabakkultur sorgfältig betrieben wird, resultiert auch eine höhere Durchschnittsproduktion. So wird im Bezirk Jalomitza und in der Dobrodscha pro Hektar 1000 kg Tabak geerntet und die Versuchskulturen erzielten im Jahre 1895 sogar eine Ernte von durchschnittlich 1300 kg pro Hektar.

Die Tabakkultur als solche hat in dieser Periode einen Fortschritt zu verzeichnen, wie dies die durchschnittliche Produktion pro Hektar beweist (graphische Darstellung B). Während im Jahre 1879 nur 339 kg pro Hektar geerntet wurden, erzeugte die gleich große Fläche im Jahre 1902 653 kg, mit anderen Worten: der Durchschnittsertrag stieg während der ganzen Periode um 48 Proz., bezw. pro Jahr um 2 Proz. Die schwächste Ernte wurde 1879 erzielt, in welchem Jahr sie pro Hektar nur 339 kg ergab, den stärksten durchschnittlichen Ertrag haben die Jahre 1880 und 1898 zu verzeichnen, und zwar mit 1111 bezw. 1055 kg pro Hektar. Innerhalb der ganzen Periode beziffert sich die durchschnittliche Produktion auf 700 kg pro

---

1) Popovici, a. a. O. S. 101.

II.

Länder	Flächeninhalt qkm	Tabakanbaufläche ha	Verhältnis in %	Zahl der Pflanzer	Zahl der qm auf einen Pflanzer	Gesamtproduktion in kg	Gesamtwerte der Tabakernte Frcs.	Durchschnittspreis pro 100 kg Frcs.	Durchschnittsertrag pro ha kg	Durchschnittsertrag pro ha Frcs
Frankreich	536 464	15 936	0,03	54 639	29	24 420 772	22 009 226	90,12	1532	1381
Österreich	675 887	27 766	0,04	54 523	51	31 675 205	14 058 581	44,38	1141	506
Italien	286 682	4 977	0,02	—	—	5 492 534	3 609 058	65,71	1104	725
Rumänien	131 353	4 022	0,03	12 296	32	2 630 454	1 555 495	59,00	653	388
Deutschland	540 743	17 340	0,03	117 922	15	37 698 570	38 995 332	103,20*)	2174	2249

*) Einschließlich der Steuer.

Hektar, während dieselbe in der früheren Pachtperiode nur 528 kg pro Hektar betrug. Im allgemeinen weist die Tabakproduktion bedeutende Schwankungen auf, die jedoch mehr oder minder auf die klimatischen Verhältnisse des Landes zurückzuführen sind. In dieser Beziehung ist trotz der allgemein anerkannten Fruchtbarkeit des Bodens die rumänische Landwirtschaft gegenüber der des gesamten Westeuropas ungeheuer benachteiligt. Das Klima ist außerordentlich veränderlich: äußerst strenge Winter und mit großer Hitze und Dürre verbundene Sommer sind nicht selten; letztere machen sich seit einigen Jahren sehr fühlbar und sind jedenfalls eine Folge der im allgemeinen in sehr unrationeller Weise betriebenen Abholzungen[1]).

Als ein Beweis dafür, daß die Tabakkultur der letztbesprochenen Periode eine Verbesserung erfahren hat, dürfte des weiteren das prozentuale Verhältnis der Rohtabakqualitäten dienen. Am deutlichsten wird dies seit 1897 durch das Sinken der geringsten Qualität (Furda) von 28 Proz. (1897) auf 1 Proz. (1902) (s. graphische Darstellung C) veranschaulicht. Der prozentuale Rückgang gerade dieser (billigsten) Tabakqualität ist deshalb bedeutsam, weil sie die Preise der übrigen Qualitäten stark beeinflußt und infolgedessen den Bruttoertrag bestimmt, da bei keinem anderen Produkt die Qualität eine so große Rolle spielt als beim Tabak. So wird z. B. der beste Tabak aus einer hügeligen Gegend mit 4 Lei pro Kilogramm, das gleiche Quantum gewöhnlichen Tabaks aber mit nur 20—30 Bani bezahlt[2]). Demzufolge hängt der Durchschnittspreis von dem Verhältnis der verschiedenen Qualitäten ab, wie

1) Creanga, D. G., a. a. O. S. 147.
2) Regia Monopolurilor Statului, Bukarest 1903.

dies auch aus der graphischen Darstellung C zu ersehen ist. Die Linie des Durchschnittspreises weicht nach derselben Richtung ab, wie das prozentuale Verhältnis der Tabakqualitäten I und II und in umgekehrter Richtung der Qualität III, im besonderen aber der (billigsten) Qualität Furda. Hieraus ergibt sich auch der Grund der seit 1897 steigenden Preistendenz mit alleiniger Ausnahme des Jahres 1901, in welchem der allzu großen Produktion der III. Qualität (72 Proz.) halber ein Preisrückgang eintrat. Deshalb ist auch die Höhe des Bruttoertrags pro Hektar der durchschnittlichen Produktionshöhe nicht stets gleich. So ist der Bruttoertrag, welcher der Linie der Durchschnittsproduktion bis 1885 folgt, im Jahre 1886 gewachsen, die Durchschnittsproduktion hat sich aber gegenüber der des Jahres 1885 vermindert. Das Gegenteil bemerken wir in den Jahren 1889 und 1897, indem hier die Durchschnittsproduktion zunimmt, der Durchschnittsbruttoertrag hingegen sinkt. — Betrachten wir die Durchschnittspreise dieser drei Jahre, so sehen wir, daß die Höhe des Durchschnittspreises im Jahre 1886 gestiegen, 1889 und 1897 jedoch gesunken ist. Dies ist eine weitere Bestätigung des oben Gesagten, daß die Qualität des Tabaks den Bruttoertrag bestimmt. Im allgemeinen verfolgt der Bruttoertrag die Bewegung der Durchschnittsproduktion, er steigt von 217 Lei pro Hektar im Jahre 1889 bis auf 653 Lei pro Hektar im Jahre 1902. Die Gesamtsteigerung beträgt 67 Proz. oder jährlich 2,8 Proz. und stellt für diese Periode einen Durchschnitt von 400 Lei pro Hektar dar. Zweifellos bringt gegenwärtig der Hektar einen Bruttoertrag doppelter Größe, als dies im Jahre 1872 der Fall war, aber es ist doch immerhin nur ein schwacher Ersatz der Hoffnungen und Erwartungen, zu denen der Tabakbauer durch seine fortdauernde, mühsame Arbeit während des ganzen Jahres jedenfalls berechtigt ist. Wie niedrig der Bruttoertrag ist, geht aus der Tabelle II hervor, wo wir sehen, daß der Bruttoertrag in Deutschland beinahe siebenmal, in Frankreich mehr als viermal, in Österreich zweimal und in Italien mehr als zweimal höher ist als in Rumänien. Wohl ist es wahr, daß die Herstellungskosten dort höher sind als in Rumänien, aber trotz alledem ist der Reinertrag geringer. Nach Popovici ergibt sich in Deutschland ein Reinertrag von beinahe 40 Proz., in Frankreich ein solcher von mehr als 50 Proz. und in Österreich-Ungarn von 30 Proz., während in Rumänien der Reinertrag nur 7 Proz. beträgt[1]).

1) Popovici, a. a. O. S. 103.

Die Ursachen dieses niedrigen Ertrages liegen nicht nur in der geringen Durchschnittsproduktion, sondern auch in den kleinen Einlösungspreisen, welche die Regieverwaltung den Tabakpflanzern für ihre Tabakernte zahlt. Ein kurzer Überblick auf die in der graphischen Darstellung B dargestellte Linie der Durchschnittspreise zeigt im Großen und Ganzen eine sinkende Tendenz. Während im Jahre 1879 ein Durchschnittspreis von 64 Bani pro Kilogramm bezahlt wurde, erhielt der Tabakpflanzer im Jahre 1902 für das gleiche Quantum nur 59 Bani. Innerhalb dieser Periode gibt es nur 5 Jahre (1883, 1884, 1886, 1887 und 1888), in denen höhere Durchschnittspreise als 64 Bani bezahlt wurden; in den übrigen Jahren stehen die Preise unter 64 Bani, im Jahre 1898 wurden sogar nur 46 Bani pro Kilogramm als Durchschnittspreis gezahlt. Es ergibt sich für die gesamte Periode ein Durchschnittspreis von 58 Bani pro Kilogramm. Die Regie aber verkaufte den Konsumenten ein Kilogramm verarbeiteten inländischen Tabaks mit 4—12,50 Lei. Daß die Einlösungspreise verhältnismäßig niedrig sind, geht auch aus einem diesbezüglichen Vergleich mit anderen Ländern hervor; so wurden im Jahre 1902 für 100 kg folgende Preise gezahlt:

in Deutschland	106,78	Frcs.
„ Frankreich	90,12	„
„ Österreich	44,38	„
„ Italien	65,71	„
und in Rumänien . . .	59,00	„

Es könnte der Einwand erhoben werden, daß in Österreich der Durchschnittspreis niedriger ist als in Rumänien. In Bezug hierauf sei darauf hingewiesen, daß in Österreich die Transportkosten nicht, wie bereits oben erwähnt, in den Einlösungspreisen begriffen sind, wie dies in Rumänien der Fall ist; außerdem muß man bedenken, daß in Österreich auf einem Hektar Ackerland die doppelte Menge der in Rumänien auf der gleichen Fläche erzielten Pflanzen geerntet wird, wodurch sich eo ipso der Ertrag erhöht. Aus dem Gesagten ergibt sich, daß die Kultur des Tabaks in Rumänien sehr wenig lohnend ist; deshalb ist die Meinung einiger, daß der Anbau des Tabaks als ein für die Bauern sehr lohnender anzusehen sei, nicht zutreffend. Eine verlockende Aussicht hätte die Tabakkultur nur dann, wenn die Regieverwaltung die Einlösungspreise so bemessen würde, daß es dem Grundbesitzer vorteilhafter erschiene, Tabak statt Weizen zu bauen.

Wenn nun die Tabakkultur für den rumänischen Bauer wirklich so wenig ertragreich ist, so drängt sich unwillkürlich die Frage auf, warum die Pflanzer sich noch damit beschäftigen und sich nicht einer

anderen Kultur zuwenden. Darauf ist zu erwidern, daß sich die Tabakpflanzer auf die Ernte eines guten Jahres verlassen, dessen Ertrag die früheren Schäden ausgleichen soll. Außerdem werden die Tabakbauer durch die von der Regieverwaltung geleisteten Geldvorschüsse angelockt, die ihnen bei augenblicklichen Geldbedürfnissen immer sehr zu statten kommen. Es liegt aber im eigenen Interesse der Regie und des Staates, dem Tabakbauer einen solchen Preis für seinen Tabak zu zahlen, daß er dabei bestehen kann und sein Auskommen findet. Dadurch wird ein tüchtiger und strebsamer Arbeiterstamm herangebildet, der in der Lage ist, wesentlich zur Entwicklung und Verbesserung der Tabakkultur beizutragen. Außerdem bietet der Tabakbau während des ganzen Jahres Beschäftigung, wodurch dem verderblichen Einfluß des Müssiggangs und den sich daran knüpfenden bösen Folgen vorgebeugt wird; auch dieser Umstand ist von nicht geringer Bedeutung für die Bauern, welche im allgemeinen während der Wintermonate beschäftigungslos sind.

3. Die Bestrebungen der Regie zur Verbesserung des Tabakbaues.

In der festen Überzeugung, daß sich die Tabakkultur unter dem Monopolsystem der verschiedenartigen amtlichen Vorschriften wegen nur langsam entwickeln, und nur dann zur Blüte gelangen kann, wenn die Regierverwaltung sich ihrer kraftvoll annimmt, bestrebte sich diese, die inländische Kultur zu begünstigen und zu verbessern. Das war um so notwendiger, als die Tabakkultur während der Pachtperiode vollständig vernachlässigt worden war, denn die Pachtgesellschaft hatte sich zur Hebung derselben sehr wenig, vielleicht gar keine Mühe gegeben. Zu diesem Zweck richtete die Regieverwaltung Versuchskulturen ein, um zu sehen, welche Tabaksorten bezüglich der Qualität und Quantität der daraus hergestellten Fabrikate am besten seien. Gleichzeitig sollten diese Versuche auch als Richtschnur für die Auswahl der für den Tabakbau geeignetsten Gegenden dienen. Der erste Kulturversuch mit 7 verschiedenen Tabakpflanzensorten (Jaka, Smyrna, Persicean, Samsun, Havana, Scaferlaty und Palatinat) fand im Jahre 1890 im Bezirk Prahova statt. Gleichzeitig stellte die Regieverwaltung Versuche mit dem Anbau dieser Tabakpflanzen in den dortigen, durch die Reblaus vernichteten Weinbergen an. Das Ergebnis war sehr zufriedenstellend; die Versuche wurden in den Jahren 1891 und 1892 weiter fortgeführt und ergaben folgendes Resultat:

Tabak	I.	Qualität	10,7 %
„	II.	„	33,7 %
„	III.	„	33,4 %
Furda	. . . . .		22,2 %

Auch erlangte die Regierverwaltung die Überzeugung, daß die Weinberge sehr vorteilhaft für den Tabakbau seien; trotzdem konnte sie ihn in dieser Gegend nicht verbreiten, weil die Bauern vorzogen, statt des Tabaks ihre Weinberge mit amerikanischen Weinstöcken aufs neue zu bepflanzen. In den folgenden Jahren (ausgeschlossen das Jahr 1897) wurden die Versuche fortgesetzt, und zwar in den Bezirken Tulcea, Dimbovitza, Romanati, Vlasca und Falciu. Man konstatierte schließlich, daß die Tabaksorten Persicean, Samsun und Jaka die für die Kultur geeignetsten seien. Diese fanden demzufolge auch Verbreitung. Seit 1898 versuchte man ausländische, im besonderen macedonische Tabaksorten zu bauen. Die Ergebnisse zeigten, daß sich Klima und Boden Rumäniens gut zur Produktion dieser Tabaksorten eignen und als Ersatz der aus Macedonien zum Preis von 5—7,50 Lei pro Kilogramm gekauften Tabaksorten gut verwendbar sind. Dadurch bietet sich der rumänischen Tabakkultur einerseits die Aussicht, allmählich die aus der Türkei und Griechenland eingeführten Tabaksorten zum größten Teil ersetzen zu können, wodurch ein großer nationalökonomischer Vorteil gewonnen wird, andererseits wird der Export dieser Tabaksorten, sei es als Rohtabak oder Fabrikat (Zigaretten), bedeutend erleichtert werden. In folgender Tabelle III sind die erzielten Erträge für die Jahre 1898 bis 1901 angegeben (siehe nächste Seite).

Aus der Tabelle ergibt sich, daß die Weinberge, hauptsächlich die der Ortschaften Dragasani und Valea-Calugareasca, die besten Tabake erzeugen, denen sich in zweiter Linie die der Ortschaften Macin und Leordeni anschließen. Diese Ergebnisse veranlaßten die Regieverwaltung, die Tabakkultur in diesen Gegenden auszudehnen. Gleichzeitig dienten einige Weinberge zu Kulturversuchen, besonders um zu erkennen, welche Tabaksorten und Bodenarten sich am besten für die Tabakkultur eignen, des weiteren wurden sie aber auch als praktische Schule für das untere Beamtenpersonal der Tabakkultur und als Musterpflanzung für die Tabakzüchter der Umgebung benutzt. Die Regieverwaltung ihrerseits war in der Lage, die Gegenden, die sich am besten für den Tabakbau eigneten und den Unterschied der auf den Weinbergen und dem flachen Lande erzeugten Tabakqualitäten festzustellen, desgleichen die zur Tabakkultur geeignetsten Mittel

III.

ahr	Die Namen derjenigen Ortschaften, in denen Versuchskulturen mit Tabaksamen betrieben werden	Das prozentuale Verhältnis der erzeugten Tabake, welche von der Expertenkommission zu folgenden Preisen abgeschätzt wurden:																									
		8,—	7,50	7,—	6,50	6,—	5,95	5,50	5,30	5,25	5,—	4,50	4,25	4,20	4,—	3,50	3,—	(2,50)	2,—	1,80	1,50	1,20	1,—	0,75	0,50	0,40	0,10
	Dragasani	—	23%	—	—		—	13%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	34%	25%	5%	—
	Leordeni	—	—	—	—	8%	—	—	—	—	—	18%	—	—	—	—	—	—	—	24%	—	—	—	30%	—	—	18%
898	Ghimpati	—	—	—	—	—	—	—	—	8%	—	—	9%	—	—	—	—	—	30%	—	—	—	—	16%	22%	—	14%
	Isacea	—	—	—	—	—	—	11%	—	—	—	25%	—	—	—	—	—	—	—	27%	—	—	—	6%	21%	—	11%
	Vladuleni	—	—	—	—	—	—	—	—	0,1%	—	—	0,29	—	—	—	—	—	—	3%	—	—	—	—	83%	—	13%
	Dragasani	9%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	44%	—	—	—	—	—	—	—	—	47%	—	—	—	—
	Valea-Calugareasca	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	68%	—	—
1899	Leordeni	—	—	—	—	4%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	69%	—	—	—	—	—	—	—	27%	—	—
	Macin	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15%	—	—	—	26%	—	—	—	14%	—	—	—	—	45%	—	—	—
	Ghimpati	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17%	—	—	—	—	37%	—	—	—	—	—	—	—	46%	—	—	—
	Dragasani	—	—	—	50%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30%	—	—	—	20%	—	—	—	—	—	—
	Valea-Calugareasca	—	—	12%	—	—	—	—	—	—	32%	—	—	—	—	—	—	—	30%	—	—	—	—	26%	—	—	—
900	Leordeni	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	68%	—	—	—	—	—	—	32%	—	—	—	—	—
	Macin	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17%	—	—	—	—	—	—	36%	—	—	37%	—	10%	—	—	—
	Ghimpati	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	46%	—	—	—	31%	—
901	Dragasani	—	—	—	—	—	16%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	84%	—	—	—	—	—	—	—
	Macin	—	—	—	—	—	—	—	29%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	45%	—	—	26%	—	—	—	—

sowie die Zeitpunkte, an denen die verschiedenen Tabakarbeiten stattfinden sollen, anzugeben. Ebenso bestimmte die Regieverwaltung die Einrichtung der für Rumänien am besten geeigneten Tabaktrockenanstalten und schließlich fixierte sie die Einlösungspreise für den Rohtabak.

Um eine gute Anbaumethode unter den Pflanzern zu verbreiten, richtete die Regie Musterpflanzungen ein, in denen man die geprüften und als vorteilhaft erkannten Methoden anwendete. Diese Musterpflanzungen bilden das praktischste Mittel, den Tabakbauer gute Kulturmethoden zu lehren, denn es ist bekannt, daß das Beispiel leichter als das Wort den Bauer überzeugt. Von dem Personal dieser Musterpflanzungen werden praktische Kurse für die Tabakbauer abgehalten[1]).

Da bekanntlich die Bodenart speziell für den Tabakbau von großer Bedeutung ist, so dürfte es nicht ohne Interesse sein, die Ausführungen Semlers[2]) wiederzugeben, welcher hinsichtlich der Wahl des Tabakackerlandes sagt: „Nach Abwägung der Gunst und Ungunst des Klimas für den Anbau ist die Wahl des Bodens in Betracht zu ziehen, die, das sei mit scharfer Betonung gesagt, von der höchsten Wichtigkeit ist. Wenn man die Weinrebe ausnimmt, gibt es keine Nutzpflanze, deren Produkt in gleichem Maße durch den Boden beeinflußt wird, wie es bei der Tabakpflanze der Fall ist. Keine noch so sorgfältige Kultur und Erntebereitung kann den Fehler ausgleichen, der in der Wahl des Bodens gemacht wird.“ Auch die Regieverwaltung ließ, von der hohen Wichtigkeit der Bodenart und dem Einfluß derselben auf die Vegetation der Tabakpflanzen überzeugt, den für den Anbau mit Tabak bestimmten Boden mechanischen und chemisch-analytischen Untersuchungen unterziehen. Infolge der mechanischen Analysen wurde festgestellt, daß der Boden zum größten Teil lehmhaltig und sehr schwer zu bearbeiten ist, letzteres namentlich dann, wenn ihm ein gewisser Grad von Feuchtigkeit fehlt. Er hat aber den Vorteil, daß er das einsickernde Wasser schnell absorbiert und nur allmählich wieder abgibt, was bei der in Rumänien öfters eintretenden Dürre von nicht zu unterschätzender Bedeutung ist. Der Boden vom Bezirk Tulcea ist für den Tabakbau am geeignetsten, weil der größte Teil desselben nur 6 Proz. Lehm, aber ca. 50 Proz. Kies enthält. Lehmartiger Boden liefert zwar einen größeren Ernteertrag

1) Das Personal wird aus den Schülern genommen, die die höheren und praktischen landwirtschaftlichen Schulen gut bestanden haben.

2) Die Tropische Agrikultur, 2. Auflage Bd. III. S. 380, Wismar 1903.

an Tabak, aber er erzeugt dicke und wasserhaltige Blätter, während Schlammboden Blätter von erster Qualität erzeugt. Durch die chemischen Analysen wurde erwiesen, daß der Boden nur wenig Stickstoff (höchstens 0,15 oder 0,16 Proz.) enthält. In dieser Beziehung sollte die rumänische Regie noch weiter gehen und das Vorbild Frankreichs nachahmen, welches die Hilfe der Chemie in der Tabakkultur schon seit lange anerkannt und gewürdigt hat. Bei der großen Bedeutung des Stickstoffes ergibt sich für die Tabakbauer die zwingende Notwendigkeit, den Boden mit Stalldünger zu düngen; eine Kulturarbeit, die leider in Rumänien noch wenig bekannt ist. So schreibt z. B. E. Flor in seiner „Monographie eines Landgutes in Rumänien" (Leipzig 1904): „Der Bauer Rumäniens benutzt den Stallmist als Brennmaterial", und weiter: „Wäre für den Kulturboden oder das Ackerland . . . wirklich eine Düngung von Nöten, so würde man auf alle Fälle gezwungen sein, entweder den Stallmist anderwärts zu beziehen oder aber käuflichen Kunstdünger zu verwenden." Wenn nun auch der rumänische Tabakbauer seinem Stallmist die bessere zweckentsprechendere Verwendung auf dem Acker sichert, so läßt es sich doch nicht verkennen, daß die Regie hinsichtlich der Aufklärung der Bauern über Düngung und rationelle Verwendung des Düngers noch viel zu leisten hat, ehe in dieser Beziehung die anderen Kulturländer erreicht sind. Wenn, wie es in Rumänien der Fall ist, das Rindvieh sich vom Frühjahr bis Herbst auf der freien Weide befindet und infolgedessen gerade für die Bestellperiode im Herbst kein Stallmist vorhanden ist, weil die denselben produzierenden Tiere keine Stallfütterung erhielten, dann müssen die Bauern auf die künstlichen Düngemittel hingewiesen und ihnen nötigenfalls deren Wirkung auf einem Versuchsfeld ad oculos demonstriert werden. Der Dank des Ackers in Form reicher Ernten würde schon von selbst dazu beitragen, den Bauer auch an künstlichen Dünger zu gewöhnen.

So besteht z. B. in Frankreich eine Bestimmung der Regieverwaltung, wonach der zum Anbau mit Tabak angemeldete Acker erst zu analysieren ist; der Befund der Analyse bedingt die Annahme oder Ablehnung des Bauangebotes. Ja „selbst bei bereits erlaubter Tabakkultur wird auf Grund der Analyse dem Bauern zur Pflicht gemacht, die event. fehlenden Düngerarten dem Boden noch einzuverleiben, deren annähernde Menge ihm vorgeschrieben wird" [1]).

1) Semler, Heinrich, Die Tropische Agrikultur, 2. Auflage, Bd. III, Wismar 1903, S. 383.

Die rumänische Regierverwaltung sollte auch diesem Beispiel folgen, was der Tabakkultur zum Segen gereichen würde. Weil die meisten Tabakpflanzer Bauern oder kleine Grundbesitzer sind, die ein nur kleines oder gar kein Betriebskapital besitzen, so gewährt die Regieverwaltung durch ihre Beamten den einzelnen Tabakpflanzern Vorschüsse auf Rechnung der künftigen Ernte. Dadurch erweist die Regie den Bauern eine große Wohltat, indem diese in Zeiten finanzieller Knappheit oder Not vor Betrug und Wucher geschützt werden. Die Einzelvorschüsse in den Jahren 1880 bis 1885 erreichten eine Höhe von 75—103 Lei pro Hektar[1]) und bis zum Jahre 1902 belief sich der Gesamtvorschuß auf 13456900 Lei. Im Durchschnitt kamen demnach 40,82 Lei auf 1 Tabakpflanzer oder 117,51 Lei auf 1 Hektar Kulturland. Im Verhältnis zum durchschnittlichen Bruttoertrag eines Ha Ackerland ergibt sich, daß die den Tabakpflanzern gewährten Vorschüsse 25 Proz. des Erntewertes übersteigen.

Die Fürsorge der Regieverwaltung ging noch weiter. Als sie sah, daß die Tabakernte wegen des Mangels an systematischen Trockenanstalten viel an ihrem Wert verlor und dieser Schaden sowohl sie als auch die Tabakbauer traf, indem die Regie weniger feine Qualitäten Tabak, der Bauer aber einen dementsprechend geringeren Preis erzielte, war sie darauf bedacht, diesem Mangel abzuhelfen. Des weiteren war die Regieverwaltung bemüht, dem Übelstande Abhilfe zu schaffen, welcher die Bauern betraf, wenn die Ernte durch Hagel, Feuer oder andere Unfälle vernichtet wurde und somit die Arbeit eines vollen Jahres unbelohnt blieb. Denn der größte Teil der Bauern Rumäniens kennt die Vorteile der landwirtschaftlichen Versicherung nicht oder er hat unklare Vorstellungen von ihnen. Um allen diesen Nachteilen entgegenzutreten, kam die Regieverwaltung mit den Tabakbauern dahin überein, daß ihnen ein bestimmter Prozentsatz des Wertes der erzeugten Tabakernte jährlich abgezogen wird, und zwar 6 Proz. den Tabakbauern aus der Moldau und Walachei und 8 Proz. denen aus der Dobrodscha. Auf diese Weise bildete sich seit 1882 bis 1903 ein Fond von 806,060 Lei, welcher der Zentralsparkasse (Bukarest) zur Verzinsung übergeben ist und nach einem speziellen Reglement verwaltet wird[2]). Diesem entsprechend wurden in den letzten 3 Jahren den Tabakbauern 129674 Lei ausgezahlt, für welche Summe 861 Trockenanstalten und Lagerhäuser er-

1) Alexandrini, Statistica Rominiei, Vol. II, p. 278, Jassy 1898.

2) Das Reglement für die Verbesserung des Tabakbaues und für die Versicherung, veröffentlicht in Monitorul oficial Nr. 71 vom 27. Juni 1903.

richtet wurden. Die Hälfte der verteilten Summe ist nicht rückzahlbar, sondern freies Eigentum des Bauern, sie schwankt je nach der Ausdehnung der dem Tabakbau gewidmeten Grundfläche zwischen 100 und 300 Lei. Die andere Hälfte der Geldsumme ist der Tabakpflanzer bei der jedesmaligen Ablieferung der Ernte in 5 einjährigen Raten mit 5 Proz. Zinsen zurückzuzahlen verpflichtet; dieselbe schwankt ebenfalls zwischen 100—300 Lei nach demselben Grundsatz. Die geborgte Summe betrug im Jahre 1903 27,625 Lei. Um tüchtige und strebsame Tabakpflanzer zu belohnen, teilt die Regieverwaltung außerdem jährlich verschiedene Prämien im Wert von 25—200 Lei für je einen Tabakpflanzer aus. Diese Prämien bestehen in Rindern, landwirtschaftlichen Geräten, Obstbäumen, Samen und selbst in Geld. Vom Jahre 1882 bis 1902 wurden 454942 Lei als Prämien ausgeteilt. Erwähnenswert ist die Maßnahme der Regieverwaltung, wonach die für das Jahr 1904 bestimmten Prämien im Betrag von 5000 Lei nur in Reproduktionstieren bestehen sollen. Diese Maßnahme ist insofern von Bedeutung, als bis jetzt die Viehzucht in Rumänien noch sehr im Argen liegt und nur wenige weitblickende Landwirte sie zu fördern bestrebt sind. Vom Jahre 1899 an zahlt die Regieverwaltung auch die Entschädigungen für die aus Hagel, Feuer etc. entstehenden Schäden. Sie hat seit dem genannten Jahre bereits 22379 Lei Entschädigungsgelder verteilen können. Neuerdings versorgt die Regieverwaltung aber auch den Tabakbauer mit den zum Tabakbau nötigen Geräten und anderem Material, wie Seile, Leinwand, Holz u. s. w. und zwar zum Selbstkostenpreis unter leichten Rückzahlungsbedingungen.

Auf diese Weise strebt die Regieverwaltung eine gründliche Verbesserung und Förderung der Tabakkultur an; sie würde aber ihr Werk baldigst gekrönt sehen, wenn sie den Tabakpflanzern höhere Einlösungspreise zahlen würde, weil dieselben anregender sind als Prämien, die nur einer kleinen bestimmten Zahl der Tabakpflanzer zugute kommen.

Natürlicherweise übte und übt auch die Regie diese Tätigkeit nicht ohne traurige Erfahrungen, denn die Ergebnisse entsprechen nicht immer ihren Hoffnungen. Zweifellos aber hat sich die Tabakkultur im Vergleich zu früher um vieles gebessert, aber sie steht noch lange nicht auf der Entwicklungsstufe anderer Länder, was jedoch in Anbetracht des Strebens der Regie und der Beschaffenheit des Klimas und Bodens in vielleicht nicht allzuferner Zukunft erreicht

werden dürfte. Denn voraussichtlich wird die Regieverwaltung auf dem einmal betretenen Wege nicht stehen bleiben, sondern sie wird durch stetig fortgesetzte Versuche und durch Anspannung aller intellektuellen und materiellen Kräfte dem großen Ziele zustreben, die noch bestehenden Übel zu beseitigen und die Tabakkultur auf diejenige Entwicklungsstufe emporzuheben, die sowohl der Beschaffenheit des Bodens und Klimas, als auch der Tüchtigkeit des unter einer guten Leitung stehenden rumänischen Bauern entspricht.

VII. Die Tabakverarbeitung.

1. Die Anschaffung von Rohmaterial.

Für die Herstellung der Tabakfabrikate, die zum inländischen Verbrauch notwendig sind, könnte die heimische Produktion durch eine größere Ausdehnung der Tabakkultur wohl die gewünschten Quantitäten an Rohstoff liefern, aber die Regie kann eine gewisse Grenze der Verwendung heimischen Rohtabaks nicht überschreiten, ohne die Qualität ihrer Fabrikate zu schädigen, und zwar aus folgenden zwei Gründen: 1. Die inländische Produktion liefert nicht genügende Quantitäten zur Herstellung der feineren Qualitäten und 2. kann man nur durch eine richtige Mischung mit ausländischem Tabak solche Fabrikate herstellen, die der Konsumtion entsprechen. Deshalb ist die rumänische Regie nicht nur auf die inländische Produktion angewiesen, sondern sie ist auch genötigt, eine gewisse Quantität Rohtabak vom Ausland zu beziehen. Aus einer jährlich zur Fabrikation notwendigen Durchschnittsquantität von 4 Mill. kg im Werte von 5,6 Mill. Lei kommen 3,5 Mill. kg im Werte von 2 Mill. Lei aus der heimischen Produktion; also sie stellt 86 Proz. des Gesamtgewichts und 46 Proz. des Wertes der jährlich verkauften Tabakfabrikate dar. Der Rest wird aus dem Ausland bezogen, und zwar kauft die rumänische Regie jährlich 500 000 kg ausländischen Tabak im Wert von durchschnittlich 2—3 Mill. Lei. Von letzterem stammen 400 000 kg, also 80 Proz. aus der Türkei (Macedonien), und zwar folgende Tabaksorten: Tschiubek, Tschiubek-Basma, Jaka, Kir-Basma, Smyrna und Tumbeky, die im Preise von 1—20 Lei pro Kilogramm einen Wert von $2\frac{1}{2}$ Mill. Lei repräsentieren. Diese wie auch die aus Griechenland (Volo und Argos) bezogenen Tabaksorten werden am meisten zur Zigaretten- und Rauchtabakfabrikation verwendet. Für die Zigarrenfabrikation bezieht Rumänien aus Amerika (Vereinigten Staaten, Kuba, Brasilien), Asien, (Sumatra, Japan), Europa (Holland und Ungarn) jährlich ungefähr 100 000 kg Tabak zum Preise

von 1,50—12 Lei pro Kilogramm, im Werte von 350000 Lei. Außer dem Rohstoff bezieht die rumänische Regie auch fertige Zigarren feinerer Qualitäten, die im Inland nicht fabriziert werden können, wie z. B. Havannazigarren, die an der Quelle direkt oder in Hamburg, Antwerpen gekauft werden. Man bezieht auch Schnupftabak aus Rußland und Frankreich. Dieses Tabakprodukt genießt in Rumänien große Beliebtheit. Die beifolgende Tabelle IV (siehe nächste Seite) gibt eine Übersicht des eingeführten Rohtabaks und der ebenfalls eingeführten Tabakfabrikate während der Zeit von 1898 bis 1901.

Die rumänische Regie kauft ihren ausländischen Tabak mittels öffentlicher Ausschreibung. Die Bedingungen werden in Bukarest festgesetzt, woselbst auch die Muster einzusehen sind, auf Grund deren die Tabakblätter übernommen werden. Eine spezielle Kommission, die aus den höheren Regiebeamten gebildet wird, untersucht und klassifiziert die vorgelegten Tabakmuster. Der Generaldirektor und der Verwaltungsrat verhandeln über die vorteilhaftesten Angebote sowohl hinsichtlich der Qualität als auch des Preises, jedoch unterliegt ihre Entscheidung der Genehmigung des Finanzministeriums. Die durch Zuteilung angenommenen Tabakquantitäten sind halb beim Unterschreiben des Vertrages, halb 6 Monate später abzuliefern. Die Annahme der eingekauften Tabake geschieht ebenfalls durch eine Kommission, deren Tätigkeit der Kontrolle des Verwaltungsrates untersteht. Die nicht den vorgelegten Mustern entsprechenden Tabakballen werden nicht angenommen; in diesem Fall wird ein gegenseitiges Übereinkommen getroffen, falls der Unterschied der Qualität eine gewisse Grenze nicht überschreitet.

Diese Art des Einkaufes der fremden Tabake auf dem Wege der öffentlichen Ausschreibung ist im allgemeinen gut zu heißen, denn die Regie hat Gelegenheit, die Tabaksorten gut und billig anzukaufen, indem verschiedene Lieferanten sich um den Preis bewerben. Es kann aber auch vorkommen, daß die Bewerbungen unbedeutend sind, wenn nicht gar fehlen. Viele Tabakhändler vermeiden an der Versteigerung teilzunehmen, um sich nicht zu verpflichten, eine Ware zu liefern, die man nur auf großen und weit entfernten Plätzen haben kann und die den verschiedenen Schwankungen des Marktes unterworfen ist. Viele andere erscheinen aus dem Grunde nicht, weil sie befürchten, daß ihre aus weiter Entfernung und unter großen Kosten zugebrachte Ware abgelehnt oder nur unter sehr nachteiligen Bedingungen angenommen werden könnte. In solchen Fällen kann von einer ernsthaften Bewerbung nicht mehr die Rede sein, und die Regie

IV.

Jahre	Zigarren											
	Deutschland			Schweiz			Belgien			Amerika		
	Zahl der Zigarrenstücke	Wert		Zahl der Zigarrenstücke	Wert		Zahl der Zigarrenstücke	Wert		Zahl der Zigarrenstücke	Wert	
		Lei	B.		Lei	B.		Lei	B.		Lei	B.
1898	10200	8 352	40	26 100	3 512	18	49 800	9 416	76	120500	27 568	95
1899				4 350	7 693	65	255 425	73 720	60	153 925	53 897	21
1900				43 500	7 693	60	165 000	41 153	20	438 925	115 391	55
1901	25 000	7 647	05	65 000	14 510	85	20000	7 026	59	25 500	8 328	45

Jahre	Rohtabak											
	Amerika			Ungarn			Frankreich			Türkei		
	Quantität in kg	Wert		Quantität in kg	Wert		Quantität in kg	Wert		Quantität in kg	Wert	
		Lei	B.		Lei	B.		Lei	B.		Lei	B.
1898	59 783	162 624	84	296 040	1 156 697	90	7 741	21 375	81	191 538	1 625 774	68
1899	49 294	139 766	95	36 269	77 259	97	29 958	102 719	45	155 768	1 021 641	95
1900	35 317	53 713	05	113 689	930 158	60	36 795	31 622	63	342 963	2 670 660	10
1901	3 136	11 743	25	72 649	653 920	69	650	3022	—	137 890	1 367 766	69

Jahre	Rohtabak						Schnupftabak		
	Griechenland			Holland			Rußland		
	Quantität in kg	Wert		Quantität in kg	Wert		Quantität in kg	Wert	
		Lei	B.		Lei	B.		Lei	B.
1898	3 172	35 227	95	15 554	144 032	22	32 000	34 080	—
1899	107 692	469 474	19	30 469	65 673	15	16 200	17 432	20
1900	122 609	313 074	59	—	—	—	16 000	15 440	—
1901	66 811	154 312	99	18 037	90 938	38	800	6 936	—

ist gezwungen, ihre Ankäufe event. unter ungünstigen Umständen bewirken zu müssen. In Italien kaufte die Regieverwaltung ihre ausländischen Tabake ebenfalls auf dem Wege der öffentlichen Zuteilung, aber seit 1897 ist dieses System aufgehoben und sie kauft gegenwärtig direkt, durch einfaches Übereinkommen mit den Tabakhändlern. Dieses System hat sich als gut erwiesen; schon im ersten Jahre wurde eine Ersparnis von 1 657 000 Frcs. (15,5 Proz.) erzielt[1]). Österreich-Ungarn macht seine Ankäufe nicht auf dem Lizitationswege, sondern durch seine Konsuln[2]). In Frankreich werden die Ankäufe teils durch Akkord mit den Lieferanten, teils durch direkten Einkauf bewirkt[3]).

Keines dieser Länder handelt nach dem Lizitationssystem, aus dem einfachen Grunde, weil es unpraktisch ist und sich dem Fiskus nicht vorteilhaft erweist. Die Erfahrung dieser Länder sollte nicht außer Acht gelassen werden und der rumänischen Regie Veranlassung geben, das Lizitationssystem zu verlassen und ihre Ankäufe direkt oder durch Übereinstimmung mit den Tabakhändlern abzuschließen; zum mindesten aber ist ihr dieses Recht dann zuzugestehen, wenn sie auf solche Weise vorteilhaftere Ankäufe abschließen zu können glaubt, als es durch die Zuteilung möglich wäre.

Es dürfte nicht ohne Interesse sein, in folgender Tabelle V den Umfang der rumänischen, französischen, österreichischen und italienischen Regieeinkäufe für das Jahr 1902 veranschaulicht zu sehen.

V.

Länder	Art der Blätter					
	Gesamtmenge kg	Inländische kg	Proz.	Ausländische kg	Proz.	Der Durchschnittspreis für 100 kg auswärtiges Rohmaterial
Rumänien	2 933 878	2 630 454	89,6	303 425	10,4	766,60
Frankreich	48 408 296	28 128 990	60,2	19 279 306	39,8	148,72
Österreich	39 522 255	31 675 205	81,1	7 847 050	19,9	481,64
Italien	18 098 323	5 492 534	30,0	12 668 789	70,0	136,26

1) **Laurent, F.**, a. a. O. S. 299.
2) Ebenda, S. 298.
3) **Creizenach**, a. a. O. S. 87.

Die Zahlen reden deutlich von dem Streben der rumänischen Regieverwaltung, die Verwendung des ausländischen Rohtabaks möglichst zu beschränken und den größten Teil des benötigten Rohmaterials im Inland zu erwerben, obschon in Rumänien keine diesbezügliche Bestimmung vorhanden ist, die das Minimum des inländischen Rohtabaks in der Fabrikation feststellt, wie dies z. B. in Frankreich der Fall war, woselbst laut Dekret von 1810 die französische Regieverwaltung 5/6 und laut späteren Gesetzes von 1816 14/15 inländische Blätter zu verwenden hatte [1]. Das Gesetz von 1835 stellte ein Maximum von 1/5 ausländischer Blätter fest, die zur Verarbeitung kommen sollten [2]. Die letzte Spalte der Tabelle zeigt im Vergleich zu denen der anderen Staaten nur zu deutlich, zu welch teueren Preisen die rumänische Regie das ausländische Rohmaterial ankauft. Der Grund ist in der Tatsache gegeben, daß die Regie nicht in der Lage ist, die besten Qualitäten Rohtabak im Inland zu erzeugen und zu deren Ankauf im Ausland gezwungen ist. Infolgedessen ergibt sich für die Regieverwaltung die dringende Notwendigkeit, eine Verbesserung dieser Verhältnisse und der Tabakkultur herbeizuführen, damit der Tabakimport möglichst vermindert wird und die jährlich dafür nach dem Ausland gehende Summe von 2—3 Mill. Lei dem eigenen Lande erhalten bleibt.

Für das andere zur Fabrikation notwendige Material, wie Papier, Blech, Pappe, Kohle u. a. m. wird jährlich eine Summe von 400000 Lei verausgabt. Diese Gegenstände werden zum größten Teil im Inland bezogen. Das Papier bildet das am meisten verwendete Material und wird jährlich im Betrag von 300000 Lei im Inland angekauft. Die sogenannten Chromo- und Glanzpapierarten werden aus Deutschland eingeführt; das Blech, die Messer und die Kohlen werden in Deutschland und England angekauft. Gegenwärtig versucht man die Kohlen durch Petroleumrückstände zu ersetzen. Wenn die Versuche, wie anzunehmen ist, den auf sie gesetzten Erwartungen entsprechen, wie dies ja auch bei den gleichen Versuchen, welche mit diesen Rückständen zur Heizung der Lokomotiven angestellt wurden, der Fall war, dann wird die Regie viele Kosten ersparen, weil die Petroleumrückstände bedeutend billiger sind als die Kohlen. Der Ankauf des Materials geschieht auf dem Wege der öffentlichen Zuteilung

1) Laurent, F., a. a. O. S. 278.
2) Foville, Alf., La France économique, Paris 1887, S. 396.

2. Die Tabakfabrikation.

Die Verarbeitung des Rohmaterials für den Konsum findet in den zwei staatlichen Manufakturen von Bukarest und Jassy statt, welche noch von der Pachtgesellschaft errichtet wurden und beim Übergang des Tabakmonopols an den Staat mit in seinen Besitz gelangten. Dieselben wurden im Laufe der Zeit durch Um- und Neubau erweitert und, um den zunehmenden Forderungen der Fabrikation zu entsprechen, mit neuen Maschinen versehen. Zu diesem Zweck bestimmte die Regieverwaltung jährlich eine gewisse Summe, so daß die Manufakturen, die bei ihrem Übergang in den staatlichen Besitz (1879) kaum einen Wert von 1 200 000 Lei hatten, gegenwärtig einen solchen von 5 400 000 Lei darstellen; dafür wurde während 23 Jahren im Durchschnitt ein jährlicher Betrag von 138 260 Lei ausgegeben. Im Jahre 1903 wurden allein 650 000 Lei zu diesem Zweck verwendet [1]), die zum größten Teil zur Erweiterung der Manufaktur in Jassy dienten, weil diese viel kleiner ist als die in Bukarest und infolge der gesteigerten Ansprüche vergrößert werden mußte. Während die Manufaktur von Bukarest einen Raum von 14 700 qm inmitten einer Ackerfläche von 140 000 qm einnimmt, verfügt die Manufaktur von Jassy nur über 2500 qm inmitten einer solchen von 20 000 qm. Alle beide liegen außerhalb der Stadt in der Nähe der Bahnhöfe, mit welchen sie zum Zweck eines erleichterten Transportes durch ein Schienengeleis verbunden sind. Die Gebäude der Manufakturen sind den hygienischen Anforderungen entsprechend eingerichtet. Die Hauptforderung bezüglich der Gesundheit der Arbeiter ist dadurch erfüllt; die technischen Einrichtungen sind rationell, zweckmäßig und den Anforderungen der Neuzeit gemäß angelegt. Die notwendige Betriebskraft wird von drei durch Motore getriebenen Maschinen mit 200, 100 und 20 Pferdekräften geliefert. Die Transmission der Betriebskraft zu den entfernteren Räumen geschieht durch Elektrizität (Bukarest). 172 verschiedene Maschinen [2]) im Wert von 526 612 Lei dienen zur Fabrikation des Rauch- und Schnupftabaks, teilweise auch zur Anfertigung der Zigaretten und in anderen Nebenbetrieben, wie zur Herstellung von Kartons, Paketen und Etiketten, dem Schneiden

1) Ziarul, Universul, Nr. 201, 1903.

2) Davon 40 in der Rauchtabakfabrikation,
2 „ „ Schnupftabakfabrikation,
68 „ „ Zigarettenfabrikation,
61 „ anderen Nebenbetrieben (Papierabschneiden, Verfertigung von Drucksachen, Vignetten usw.)

von Papier usw. Der Gesamtwert der Manufakturen, einschließlich der Maschinen, Tabaks und des sonstigen Rohmaterials beträgt mehr als 12 Mill. Lei. Davon entfallen:

auf Bauflächen	1 200 000 Lei
„ Gebäude	3 400 000 „
„ Maschinen und Werkzeuge .	800 000 „
„ Tabak	6 000 000 „
„ Verschiedenes Material . .	600 000 „

Die beiden Fabriken sind unabhängig voneinander und unterstehen der Leitung und der Kontrolle der Generaldirektion. Ihre Organisation ist der der französischen Manufakturen nachgebildet. Demgemäß steht an der Spitze jeder Manufaktur ein Direktor, der mit dem Entrepotvorsteher und dem Kontrolleur der Manufaktur ein Verwaltungskollegium bildet, welches die sich auf die Fabrikation beziehenden Fragen erörtert und diejenigen Maßregeln ergreift, welche für einen guten Geschäftsgang der Manufaktur als zweckmäßig erachtet wurden. Die Ausführung der Beschlüsse dieses Kollegiums, wie auch der Verfügungen der Generaldirektion steht dem Direktor der Manufaktur zu. Der Entrepotvorsteher trägt die Verantwortung für das gesamte Rohmaterial, welches in das Lagerhaus eingeliefert wird, wie auch für alle zur Fabrikation notwendigen Werkzeuge. Er ist ferner verpflichtet, für eine gute Aufbewahrung des Rohmaterials zu sorgen, welches er zur Verarbeitung nur kraft eines von dem Kontrolleur gegengezeichneten Direktorialauftrages abliefern darf. Der Kontrolleur führt die Aufsicht über die Verwendung des Rohmaterials und der Tabakfabrikate. Er hat von allen wichtigen Aktenstücken Kenntnis zu nehmen und deren Richtigkeit zu beglaubigen. Im übrigen ist der Direktor der einzige Chef, welchem die allgemeine Leitung der Manufaktur zusteht und der für die Verwendung des Rohmaterials der Generaldirektion Rechnung ablegen muß. Ihm untersteht das ganze Beamtenpersonal, dessen Zahl in beiden Manufakturen 68 beträgt, und zwar: 2 Unterdirektoren, 2 verantwortliche Chefs, 2 Verwalter, 2 Chefs der Spedition und Fabrikation, 9 Beamte, 48 Chefs der verschiedenen Manufakturräume und Warenlager, Aufseher und Kontrolleure, 1 Chef des chemischen Laboratoriums und 2 Chemiker. Besondere Vorschriften für die Anstellung eines Beamten bestehen nicht; für die technische Leitung werden jedoch nur solche Ingenieure angestellt, die eine entsprechende wissenschaftliche und praktische Bildung besitzen. Die meisten bilden sich in der École d'application pour les manufactures de l'état der französischen Regie

aus, wohin sie zu diesem Zweck von der rumänischen Regierung geschickt werden. Für die Besoldung des ganzen Beamtenpersonals der zwei Manufakturen wurden im Jahre 1902 115260 Lei ausgegeben oder 1,4 Proz. der Gesamtkosten dieses Jahres. Obschon die Tabakmanufakturen voneinander unabhängig sind, wird trotzdem die Fabrikation der Tabaksorten in beiden nach genau denselben Prinzipien, denselben Methoden ausgeführt, also die Herstellungsweise ist durchaus identisch. „Auf strengster Festhaltung des Prinzips" — sagt Creizenach[1]) mit Recht im Bezug darauf — „daß in allen Fabriken zu gleichen Preisen ein gleichartiges Produkt geliefert werde, beruht die Möglichkeit, daß die Regie bestehen kann, denn jeder Geschäftsmann, der in derselben Lokalität mehrere, jedermann gleich zugängliche Etablissements unterhält, muß darauf bedacht sein, daß von diesen Etablissements das eine dem anderen keine Konkurrenz macht. Hielte die Regie nicht daran fest und behielte eine Fabrik den Ruf, bessere Ware als die andere zu liefern, so wäre diese renommierte Fabrik bald von Käufern umlagert, die anderen müßten feiern und die ganze Ökonomie des Monopols wäre durchkreuzt."

Die Gleichförmigkeit und qualitative Gleichartigkeit der einzelnen Tabakfabrikate ist eine notwendige Bedingung für den Verbrauch, denn der Raucher, der im allgemeinen einen großen Wert darauf legt, wird einige Tabaksorten zum Schaden der anderen bevorzugen. Selbst das Interesse der Regie fordert gleichförmige Fabrikate, weil der kleinste Unterschied zwischen gleichartigen Fabrikaten der Manufakturen von dem Konsumenten sofort bemerkt wird und dadurch Beschwerden hervorgerufen werden. Außerdem erleichtert die Gleichförmigkeit die Kontrolle, verhindert Betrug und gestattet den Manufakturen in Notfällen sich aushelfen zu können; bekanntlich hat jede Manufaktur einen bestimmten Teil der Umgebung oder des Landes mit Fabrikaten zu versorgen. Schlechterdings kann man aber die Gleichförmigkeit nicht stets durchführen, da Einrichtung und Werkzeuge unmöglich jederzeit die gleichen sein können. Eine absolute Gleichförmigkeit ist wohl das Ideal, wonach die Regie immer streben soll, welches sich jedoch niemals voll und ganz verwirklichen lassen dürfte. Bezüglich der herzustellenden Quantitäten hat nicht der Direktor der Manufaktur das Bestimmungsrecht, sondern die Generaldirektion, die durch ihren Generaldirektor stets genau über die Größe der Nachfrage informiert wird. Im allgemeinen richtet sich die Fabri-

1) Creizenach, a. a. O. S. 98.

kation nach den Wünschen des die Tabakfabrikate konsumierenden Publikums. In Rumänien rauchte man sowohl vor als auch nach Einführung des Monopols mehr Zigaretten, welche man teils im fertigen Zustand kaufte, teils selbst drehte. Diese Gewohnheit besteht noch heutzutage. Manche Personen rauchen täglich 40 Zigaretten, deren Drehen für das lebhafte Temperament der Südländer einen beliebten mechanischen Zeitvertreib bildet. Seit einigen Jahren macht sich aber eine Bevorzugung für Zigaretten in gebrauchsfertigem Zustand mehr und mehr geltend, trotzdem diese naturgemäß teurer sind, als die entsprechende Qualität des geschnittenen Rauchtabaks. Diese Bevorzugung macht sich hauptsächlich für die besseren Qualitäten und am meisten für die Zigaretten mit Mundstück bemerkbar. (Diese werden nicht maschinell, sondern durch Handarbeit hergestellt; mit dieser Manipulation waren im Jahr 1903 80 Proz. der Arbeiter beider Manufakturen beschäftigt). Der früher so beliebte Gebrauch des Rauchens aus der Tabakpfeife findet gegenwärtig nur noch wenig Verehrer; an Stelle der Tabakpfeife trat die Zigarette, die ihren eroberten Platz während der ganzen Zeit siegreich zu behaupten gewußt hat.

Die aus ganzen Tabakblättern gedrehten Zigarren gelten als ausländische Rarität, als Luxus, den sich nur die reichen Leute erlauben können. Sie werden meistenteils von den Ausländern geraucht. Von den inländischen Bewohnern rauchen nur solche Personen Zigarren, die sich diese Art des Rauchens im Auslande angewöhnt haben. Der alte Gebrauch Tabak zu schnupfen, der besonders in kaufmännischen Kreisen sehr verbreitet war, ist heutzutage beinahe gänzlich verschwunden; deshalb ist zur Zeit der Schnupftabak ein wenig gesuchter Artikel. Der Kautabak ist in Rumänien unbekannt. Die leidenschaftlich Tabak kauenden ausländischen Arbeiter, die in ziemlich großen Massen nach Rumänien kommen, wie auch die Seeleute in den rumänischen Häfen haben in dieser Beziehung keinen Einfluß auf Herstellung oder Verbreitung des Kautabaks auszuüben vermocht. Deshalb beschränkt sich die Fabrikation nur auf die bekannten vier Produktionsarten: Rauchtabake, Zigaretten, Zigarren und Schnupftabake. Die zum Rauchen dienenden Tabake gelangen nur in geschnittenem Zustand in den Handel, und zwar in folgenden 5 Qualitäten:

Luxustabak, Bektimis genannt, sehr dünn und in langen Fäden geschnitten, besteht nur aus dem feinsten macedonischen Tabak, nämlich aus dem Jaka von Xanti, im Preise von 60 Lei pro Kilogramm.

Die I. Qualität besteht aus einer Mischung von diversen feinen Tabakarten aus Macedonien und Kleinasien; Preis pro Kilogramm 40 Lei.

Die II. Qualität ist aus 70 Proz. macedonischem und griechischem und 30 Proz. rumänischem Tabak zusammengesetzt und kostet 25 Lei pro Kilogramm.

Zur III. und IV. Qualität wird nur rumänischer Tabak verwendet. Das Kilogramm desselben wird zum Preise von 10 bezw. 5 Lei verkauft.

Alle diese Tabakqualitäten werden nicht in gleichem, sondern in folgendem nach Quantität und Wert variierenden Maße hergestellt:

	Quantität	Wert
Luxustabak	0,35 Proz.	2,46 Proz.
I. Qualität	1,38 „	6,49 „
II. „	5,76 „	16,94 „
III. „	33,46 „	39,37 „
IV. „	59,05 „	34,74 „

Die vorbereitenden Arbeiten zur Fabrikation des Rauchtabaks, wie das Zerlegen und Säubern der Tabakbündel, das Anfeuchten, Auslegen, Sortieren sind Handarbeiten, während das Ausrippen, Schneiden, Rösten und die Paketierung durch Maschinen geschieht. Außer den seitens der Regie hergestellten 16 Sorten Zigaretten, welche aus verschiedenen Mischungen der bekannten 5 Tabakarten bestehen, wird ausnahmweise noch, wenn erforderlich, die Zigarettensorte „Comerciale“ aus 79 Proz. türkischem oder griechischem und 21 Proz. rumänischem Tabak und die Zigarettensorte „Militare“, bestehend aus 40 Proz. türkischem oder griechischem und 60 Proz. rumänischem Tabak, angefertigt. Die meisten der gegenwärtig verfertigten Zigaretten werden durch Handarbeit hergestellt. womit, wie oben schon erwähnt, über 80 Proz. der Arbeiter beider Manufakturen beschäftigt sind. Die Zigarren werden ausschließlich durch Handarbeit hergestellt. Wohl hat man eine Reihe von sogar patentierten Maschinen behufs Herstellung von Zigarren erfunden, um die doch immerhin teuere Handarbeit ersetzen zu können, aber einer solchen Maschine das feine Gefühl der Fingerspitzen der Zigarrenarbeiterinnen zu geben, damit keine zu festen oder lockeren Stellen bei der Verfertigung der Zigarren entstehen, dürfte der Technik wohl nie gelingen[1]. Die rumänische Regie fabriziert nur mittlere und niedrigere Zigarrenqualitäten, und zwar 11 Sorten, wovon 9 aus fremdem Tabak, wie Havanna-, Bra-

1) Lewinstein, G. Dr., Die deutsche Tabakindustrie, Berlin 1897, S. 38.

silien-, Java-, St. Domingo-, Sumatra-, holländischem und ungarischem Takak, die beiden anderen: Vevey-Sans- und Indigene-Zigarren aus 45 Proz. inländischem und 55 Proz. ausländischem Tabak bestehen. Die besseren und feinsten Zigarrenqualitäten im Preise von 40 Bani bis 3 Lei pro Stück werden aus dem Ausland eingeführt. Als Schnupftabak werden nur zwei Qualitäten aus einer Mischung von 80 Proz. inländischem und 20 Proz. ausländischem Tabak fabriziert. Im Ganzen werden von der rumänischen Regie demnach 33 Tabaksorten[1]) hergestellt. Diese Zahl ist indessen entschieden viel zu gering, und der Regieverwaltung kann der Vorwurf nicht erspart werden, daß sie den so außerordentlich verschiedenen Geschmacksrichtungen nicht in genügender Weise Rechnung trägt. In dieser Beziehung soll nicht etwa ein Vergleich mit Deutschland gezogen werden, woselbst so viele Tabaksorten bestehen, daß jede Geschmacksrichtung befriedigt werden kann, wohl aber sollte sich die rumänische Regieverwaltung Frankreich, Italien und Österreich zum Vorbild nehmen, deren Sortenzahl wohl kleiner als die Deutschlands, jedoch bei weitem größer als die Rumäniens ist (siehe Tabelle VI).

VI.

Länder	Sorten				Im ganzen
	Rauchtabak	Zigarren	Zigaretten	Schnupftabak	
Rumänien	5	11	16	2	34
Frankreich	13	22	37	4	76
Österreich	32	38	20	33	123
Italien	11	19	7	9	46

Die rumänische Regie müßte mindestens so viele Sorten Tabakfabrikate herstellen, als voraussichtlich den verständigen Wünschen des Tabak konsumierenden Publikums Rumäniens entspricht und genügt, denn „die Hauptaufgabe der Fabrikation ist es, das Einzelprodukt in der Weise herzustellen, daß dasselbe sich gleichzeitig der Mannigfaltigkeit des Verbrauches vollständig anschließt und die notwendigen Verschiedenheiten des Steuerfußes zuläßt“ [2]).

1) Die Zahl der in Konsum kommenden Fabrikatsorten beträgt über 43. Siehe unten S. 129.

2) v. Stein, Finanzwissenschaft, Bd. II, S. 280. Die ungemeine Verschiedenheit der österreichischen Tabaksorten erklärt Mohl folgenderweise: „Da die einzelnen Kronländer in den letzten Jahrhunderten verschiedenen Tabaksprivilegien unter-

Eine Vermehrung der Tabaksorten würde übrigens im eigenen Interesse der rumänischen Regieverwaltung liegen, denn es werden sich dadurch die Konsumtion und in analoger Weise die Einnahmen erhöhen. Zweifellos kann eine Regie dem Konsumenten nicht so vielerlei Fabrikatsorten zur Auswahl bieten, wie derselbe in falscher Würdigung der Verhältnisse vielleicht verlangen zu können glaubt, denn auch Gewohnheits- und Geschmacksrichtungen finden trotz der ungeheueren Mannigfaltigkeit derselben ihre Grenzen. Eine zu große Sortenzahl erfordert außerdem auch einen zu bedeutenden Aufwand an Herstellungskosten, ohne gleichzeitig eine entsprechende Vermehrung der Einnahmen zu bieten. Die Erfahrung hat bewiesen, daß einige Fabrikatsorten gesuchter sind als andere. So sind unter den 16 rumänischen Zigarettensorten diejenigen zum Preis von $2^1/_2$ und 5 Bani mehr begehrt als die anderen Sorten.

Schließlich aber handelt es sich doch lediglich um die Hauptfaktoren: Form, Farbe, Qualität und die mit letzterer verbundene Bekömmlichkeit, d. h. ob ein Tabak leicht, mittelstark oder stark ist. Jedoch selbst diese wenigen Hauptfaktoren kommen für Rumänien noch nicht in Betracht, solange die Anzahl der Fabrikatsorten nicht beträchtlich vermehrt wird. Als ein Charakteristikum der rumänischen Tabakfabrikation muß es bezeichnet werden, daß die Erzeugung des Schnittabaks die Hauptstütze derselben bildet. Aus der im Jahre 1902 erzeugten Gesamtquantität von 3 942 588 kg beträgt:

der Schnittabak	3 689 478	kg	oder	93,58	Proz.
die Zigaretten	202 428	„	„	5,14	„
die Zigarren	36 726	„	„	0,93	„
der Schnupftabak	13 955	„	„	0,35	„

Pro Kopf der Bevölkerung berechnet man insgesamt 0,657 kg Tabakfabrikate, und zwar 0,615 kg Rauchtabak, 33 Stück Zigaretten, ungefähr 2 Stück Zigarren und 2 Gramm Schnupftabak. Das

worfen waren und zum Teil auch der im Jahre 1783 gegründeten Kaiserl. Tabaksregie zu verschiedenen Zeiten unterstellt wurden, und der Tabakbau nach Boden, klimatischen Verhältnissen und Varietäten der landesüblichen Tabakpflanzen Rohtabake von sehr verschiedenen Eigenschaften liefert, so bildeten sich in einzelnen Kronländern auch verschiedene Sorten und Gewohnheiten für den Tabakbau (in Tirol, Galizien und in den verschiedenen Gegenden und Naturverhältnissen Ungarns), sowie für die Fabrikation und den Verbrauch. Diesen verschiedenen Verhältnissen ist die Kaiserl. Tabaksregie bemüht . . . zu entsprechen, und sucht . . . allen denkbaren Gewohnheiten und Geschmacksrichtungen zu genügen und entgegenzukommen.“ (Mohl, Denkschrift für eine Reichsregie, Stuttgart 1878, S. 72.).

steht in scharfem Gegensatz zu der Fabrikation in Deutschland, woselbst der prozentuale Anteil der einzelnen Tabakfabrikate auf Grund der Enquete von 1893 sich folgendermaßen beziffert: Rauchtabak 44,9 Proz., Zigaretten 1,1 Proz., Zigarren 44,4 Proz., Schnupftabak 5,7 Proz. und Kautabak 3,9 Proz.[1]). Diese Charakteristik bleibt auch bestehen, wenn wir die Erzeugungsarten der rumänischen, französischen, österreichischen und italienischen Regie untereinander vergleichen (Tabelle VII).

VII.

Tabakfabrikate	Rumänien		Frankreich		Österreich		Italien	
	kg	Proz.	kg	Proz.	kg	Proz.	kg	Proz.
Rauchtabak	3 689 478	93,58	28 246 317	72,64	11 950 450	65,75	2 558 031	15,98
Zigaretten	202 428	5,14	1 897 681	4,90	1 783 750	9,81	1 017 689	6,12
Zigarren	36 726	0,93	3 007 503	7,72	3 091 500	17,01	6 883 623	41,37
Schnupftabak	13 955	0,35	4 677 858	12,04	682 000	3,75	6 179 936	37,00
Kautabak	—	—	1 046 150	2,70	668 700	3,68	—	—
Gesamtmenge	3 942 588	—	38 875 509	—	18 176 400	—	16 639 279	—

Die Herstellungskosten der Fabrikate belaufen sich jährlich auf die durchschnittliche Summe von 1—2 Millionen Lei. Für das Jahr 1902 berechnen sich dieselben auf 1 341 159 Lei[2]) und sind folgendermaßen verteilt:

Gehälter	115 260	Lei
Löhne	829 554	„
Fournituren	285 192	„
Mobiliar, Maschinen und Reparaturen .	84 776	„
Diverse	26 377	„

Demnach kostet die Herstellung von 100 kg. Tabak durchschnittlich 33 Lei, während dieselbe in Frankreich 62 Frcs., in Österreich 135 Kr. und in Italien 94 Frcs. beträgt. Die geringen Herstellungskosten in Rumänien erklären sich einerseits, wie schon gezeigt wurde, durch die geringe Zahl der Fabrikatsorten, andererseits durch die verhältnismäßig niedrigen Löhne, die die rumänische Regie den Tabakarbeitern bezahlt.

1) Apelt, Kurt, Die Konsumtion der wichtigsten Kulturländer in den letzten Jahrzehnten, Berlin 1899, S. 152.

2) Einschließlich auch der Ausgaben für Herstellung der Tabaklauge.

Außer den obenerwähnten Fabrikaten erzeugt die rumänische Regie aus den verbleibenden Rückständen der Tabakfabrikation und der Furda die Tabaklauge, welche eine große Rolle in der Landwirtschaft und Viehzucht spielt. Wegen ihres Nikotingehaltes, eines starken Giftes, dient sie zur Vertilgung verschiedenen Ungeziefers und zur Heilung gewisser tierischen Hautkrankheiten, wie z. B. solcher, die durch Melophagus ovinus, Flöhe, Läuse und am meisten Scabies, die für Schafe oft tödlich ist, hervorgerufen sind. Die zum Zweck der Tabaklauge-Erzeugung bestehende Einrichtung ist sehr primitiv, und es wird nur die für den inländischen Verbrauch notwendige Menge hergestellt. Nicht unrentabel wäre es, wenn die Regieverwaltung ihr Augenmerk darauf legen würde, dieser Erzeugung die Entwicklung zu geben, die sie bereits in Österreich und Italien erlangt hat. In Österreich wurde im Jahre 1898 Tabaklauge im Werte von ca. 400 000 Frcs. ausgeführt[1]) und im Jahre 1902 wurden aus deren Verkauf 289 628 Frcs. gelöst. Die italienische Regie erzeugte im Jahre 1902 394 224 kg Tabaklauge, die ihr eine Einnahme von 165 201 Frcs.[2]) brachte. Davon wurden 100 869 kg im Inlande selbst und 293 355 kg nach dem Ausland verkauft. Die rumänische Regie fabrizierte die erste Tabaklauge im Jahre 1884, und es gelangte davon eine Quantität von 25 725 kg in den Handel. Seitdem vermehrte sich der Konsum der Tabaklauge fortwährend und erreichte im Jahre 1902 72 249 kg; also fast das dreifache Quantum von 1884. Diese 72 249 kg Tabaklauge, die 1,44 Proz. der Gesamtproduktion des erwähnten Jahres darstellten, brachten dem Fiskus die Summe von 57 799 Lei. Der Verkauf erfolgt durch die Tabakdebitanten in hermetisch verschlossenen Blechkisten von 2—5 kg Inhalt zum Preis von 80 Bani pro Kilogramm. Weil bei Verwendung der gefärbten Tabaklauge die Pflanzen und Blumen schmutzig werden und ein nachträgliches Abwaschen sich nötig macht, wodurch ein bedeutender Zeitverlust verursacht wird, benutzt die Regie ein besonderes Verfahren zur Herstellung einer farblosen Tabaklauge, bei deren Verwendung die obenerwähnten Nachteile der gefärbten Tabaklauge in Wegfall kommen. Die farblose Lauge ist in jedem Tabaklagerhaus in Flaschen von 1 kg oder Blechkisten von 5 kg Inhalt zum Preis von 1 bezw. 1,25 Lei pro Kilogramm erhältlich. Des weiteren erzeugt die rumänische Regie eine

1) Laurent, F., a. a. O. S. 315.

2) In dieser Summe ist auch der Gelderlös von 28 381 kg Polvere insetticida enthalten. In den statistischen Mitteilungen sind die Einnahmen dieser zwei Arten von Prodotti secondari nicht getrennt. (Siehe S. 31.)

Tabaklauge enthaltende Seife. Zu der Fabrikation dieses einer Tabakregie fernliegenden Artikels wurde die Regieverwaltung einesteils aus Gründen technischer Natur veranlaßt, anderenteils aus Rücksicht darauf, daß die Regie um die Kontrolle nicht zu erschweren, kleinere Quantitäten als 2 kg Tabaklauge nicht verkaufen konnte. Den Landwirten, welche für ihre Zwecke nur kleinere Mengen Lauge brauchten, konnte aber nicht zugemutet werden, eine Flasche mit 2 Liter Inhalt zu kaufen. Die Tabaklaugenseife hat außer dem Vorteil, daß sie jedermann zugänglich ist, noch den weiteren, daß sie zur Reinigung der Haut der Tiere in hervorragender Weise Verwendung finden kann. Gerade in dieser Mischung (Kali-Fett-Nikotin) bewirkt das in der Seife enthaltene Nikotin rasche und sichere Heilung der tierischen Hautkrankheiten. Die Tabaklaugenseife wird in Stücken von 100 und 50 Gramm zum Preis von 4 Lei pro Kilogramm verkauft.

Die Güte der Fabrikate. Im allgemeinen ist es schlechterdings schwer zu behaupten, daß diese oder jene Fabrikate gut oder schlecht seien, denn der Tabakgenuß ist ganz entschieden eine Geschmackssache und infolgedessen von dem einzelnen Tabakraucher abhängig. Jeder raucht, schnupft oder kaut denjenigen Tabak am liebsten, an den er sich im Laufe der Zeit gewöhnt hat und dadurch ist es möglich, daß dem Einen eine Sorte Tabak oder Zigarre vortrefflich mundet, während der Andere dieselbe als geschmacklos oder schlecht bezeichnet. Der Geschmack und die Gewohnheit sind zum größten Teil die Beurteilungsgründe eines guten oder schlechten Fabrikats und wie diese, so sind auch die Meinungen über die Güte desselben verschieden.

Immerhin kann man sich aber eine richtige, unparteiische Meinung bilden, wenn man über die Qualität des Rohtabaks und dessen Verarbeitung Kenntnis besitzt. Sind diese Forderungen entsprechend erfüllt, so kann man unfehlbar über die Güte der Fabrikate urteilen, denn es ist nicht zu leugnen, daß die Güte der Fabrikate in engem Zusammenhang damit steht. Daß der rumänische Rohtabak nicht von geringer Qualität ist, beweisen die verschiedenfach über ihn geäußerten Meinungen, die wir hier in Kürze folgen lassen. Vor allem sei erwähnt, daß sieben rumänische Tabakpflanzer auf der Pariser Weltausstellung von 1867 wegen der Qualität ihrer ausgestellten geschnittenen Tabake und Tabakblätter durch Medaillen prämiiert wurden[1]. In seiner Schrift „Rumänien" äußert sich Rudolf Henke darüber folgendermaßen: „Der rumänische Tabak kommt dem türkischen ziem-

1) Exposition universelle de 1867 à Paris: Catalogue officiel des exposants récompensés par le Jury international. Paris, p. 62 ff.

lich gleich und unterscheidet sich von diesem nur durch eine etwas dunklere Farbe. Der beste rumänische Tabak, welcher besonders vorzüglich in den Gegenden von Husi (Husch) gebaut wird, gibt dem türkischen nichts nach, und was man in Deutschland und Österreich an echtem türkischen Tabak verkauft, ist meistenteils rumänischer[1]." Das wird auch von Kissling berichtet: „In Rumänien werden relativ ansehnliche Tabakmengen (2—3 Mill. kg) produziert und zwar geben die erzeugten Sorten den türkischen an Güte wenig nach. Einer gewissen Berühmtheit erfreut sich in dieser Beziehung die Umgebung von Husi (Husch)[2]. Rommenhöller geht noch weiter, indem er darüber in folgender Weise sich äußert: „Le tabac de Roumanie est certainement le meilleur de toute la péninsule, très odorant, des feuilles longues et peu larges très bonnes pour sous-cap et excellentes pour la coupe. Toujours la régie essaye des semences étrangères et voue tous ses soins à l'ennoblissement des sortes existentes"[3])

Wenn wir auch nicht zu behaupten wagen, daß der rumänische Tabak „le meilleur de toute la péninsule" ist, denn die Türkei liefert ohne Frage die feinsten Tabaksorten[4], so pflichten wir doch voll und ganz den folgenden Worten bei: „Le tabac roumain est égal à de très bon hongrois[5], il fera bientôt son apparition sur le marché hollandais, où il sera l'égal de la meilleur qualité du tabac hongrois[6]" und erkennen den Ausspruch „le tabac roumain est d'aussi bonne qualité que le tabac turc[7]" teilweise als richtig an.

Wenn dem hinzugefügt wird, daß die Be- und Verarbeitung des Rohmaterials nach den gleichen erprobten Methoden erfolgt, die auch in den mit einer entwickelten Tabakindustrie versehenen Ländern bestehen, so kann man den Schluß ziehen, daß die rumänischen Tabakfabrikate gut sind. Tatsächlich trifft dies auch für die letzte Periode zu, denn, wie bereits früher (siehe oben) hervorgehoben wurde, ließen die Tabakfabrikate in der Zeit der Pachtperiode im allgemeinen viel zu wünschen übrig und veranlaßten zu manchen Klagen, die sich

1) Henke, Rumänien, Leipzig 1877, S. 196.

2) Kissling, a. a. O. S. 14.

3) Rommenhöller, C. G., La Roumanie, Étude économique et commerciale, Rotterdam 1898, p. 115.

4) Kissling, a. a. O. S. 13.

5) Rommenhöller, a. a. O. S. 255.

6) Ebenda S. 116.

7) Yves Guyot et A. Raffalovich, Dictionnaire du Commerce, de l'industrie et de la banque, Paris 1901, Bd. II, p. 1224.

allerdings mehr auf die Mängel richtiger Mischung und guten Schnittes der gewöhnlicheren Tabaksorten bezogen, als auf die qualitative Beschaffenheit des Tabaks.

Das Urteil der Generaldirektion der Wiener Ausstellung von 1873: „Die Tabakregie in Bukarest hatte außer einigen Blättern auch drei Sorten geschnittenen türkischen Rauchtabaks und Zigaretten gesendet; der Tabak ist gut sortiert und zeigt einen reinen feinen Schnitt" bezieht sich auf die besseren Qualitäten [1]).

Jedoch halten wir die folgende von Felser [2]) in der Tabakzeitung [3]) gemachte Mitteilung übertrieben, welche lautet: „Auch der rumänische Regietabak ist so schlecht, daß er von den russischen Soldaten verschmäht wird." Der wahre Grund dieser Verschmähung ist von der „Allgemeinen Zeitung" gegeben, indem sie berichtet, daß die russische Behörde bei den Beschwerden der Monopolgesellschaft gegen die Einführung des russischen Tabaks antwortete: „Die russischen Truppen sind an den rumänischen Tabak nicht gewöhnt [4])."

Die Übertragung des Betriebes an den Staat hatte eine nicht unbedeutende Verbesserung des Fabrikats zur Folge. Jeder wirkliche Raucher der damaligen Zeit erkannte rückhaltlos den großen Unterschied an, der zwischen dem beißenden Fabrikat der Pachtperiode und dem leichten angenehmen Fabrikat der heutigen Regieverwaltung lag. Die Regieverwaltung hat ein besonderes Interesse gute Fabrikate zu produzieren, denn sie weiß, daß der Konsum zunimmt und damit auch ihre Einnahme; außerdem ist sich dieselbe des gesundheitsschädlichen Einflusses der schlechten Fabrikate auf die Konsumenten wohl bewußt, so daß sie diesen niemals aus Rüben- oder Kartoffelblättern etc. hergestellte Erzeugnisse zu rauchen zumuten oder als Regieware liefern würde. Auch gegenwärtig noch erheben sich vereinzelte Klagen gegen die Tabakfabrikate, die meist unbegründet sind. In allen Monopolländern ist der Hang, die Regiefabrikate ohne Recht zu verleumden, zu beobachten, dies ist aber nur zu natürlich und liegt in der Tatsache des Monopols begründet, d. h. der Unmöglichkeit des Konsumenten, seinen Lieferanten zu ändern. Bis zu einem gewissen Punkt scheinen allerdings die den Rauchtabak IV. Qualität betreffenden Klagen, welcher wegen seines dicken Schnittes große Schwierigkeiten beim Rollen

1) Wiener Weltausstellung 1873, offizieller Bericht der General-Direktion, Wien 1873, Bd. II, Heft 11.

2) Felser, a. a. O. S. 23.

3) Tabakzeitung, Beilage zu Nr. 18 vom 4. Mai 1877.

4) Allgemeine Zeitung 1877.

einer Zigarette bietet, begründet zu sein. Hiervon abgesehen, muß man anerkennen, daß die rumänischen Regiefabrikate den Fabrikaten der französischen oder österreichischen Regie an Güte wenig — wenn überhaupt — nachgeben, was durch folgende zwei Tatsachen bewiesen wird: 1. Die internationale Jury der Pariser Weltausstellung von 1900 hat der rumänischen Regie für die Qualität ihrer Fabrikate den großen Preis verliehen[1]). 2. Die Ausfuhr der Fabrikate nach Ländern, wie Deutschland[2]), Belgien[3]), Holland[4]), nimmt stetig zu, trotzdem diese Fabrikate, abgesehen selbst von den eigenen guten Fabrikaten jener Länder, noch mit hohen Zöllen belegt werden.

Unter diesen Verhältnissen erscheint die Ansicht Semlers nicht als stichhaltig, wenn derselbe bezüglich des rumänischen Tabaks sagt: „Die Ausländer, welchen Gelegenheit geboten war, diesen Tabak zu versuchen, wissen Rühmliches von ihm nicht zu sagen[5])."

3. Die Arbeiter.

Sämtliche Monopolländer zeigen außer der starken Konzentration des Betriebes ein bedeutendes Überwiegen der weiblichen Arbeitskräfte in der Tabakfabrikation. Selbst in Deutschland macht sich dies charakteristisch bemerkbar, trotz der in diesem Lande herrschenden Zersplitterung dieser Fabrikation. Die Gründe dafür sind in der Natur der Tabakindustrie selbst zu suchen; sie sind hervorgerufen durch den gewaltigen Umschwung in der Konsumtion der Fabrikate, d. h. dem massenhaften und stets weiter zunehmenden Verbrauch an Zigarren und Zigaretten während der letzten Jahrzehnte. Diese so begehrten Tabakfabrikate werden aber mehr durch Hand- als Maschinenarbeit hergestellt, und da bekanntermaßen die weiblichen Personen von Natur aus größere Sauberkeit, Schnelligkeit und Geschicklichkeit als die Männer besitzen, so ist es erklärlich, daß in der Tabakfabrikation die Zahl der weiblichen Personen die der männlichen übersteigt. Berücksichtigen wir ferner, daß durch die Einführung neuer

1) Ollanescu, D., Raport general. Participarea Rominiei la expositia universala din Paris 1900, p. 399.

2) Nach dem Gesetz von 1879 wird an Eingangszoll erhoben, von 100 kg a) Zigarren und Zigaretten 270 Mk., b) geschnittenem Tabak 180 Mk.

3) Der Eingangszoll beträgt: 100 Frcs. pro 100 kg geschnittenen (bearbeiteten) Tabak, 300 Frcs. pro 100 kg Zigarren.

4) Nach dem bestehenden Zolltarif beträgt der Eingangszoll auf: Tabak geschnitten, gebeizt, Schnupftabak und alle anderen Fabrikate für 100 kg 12 fl., Zigarren für 100 kg 40 fl.

5) Semler, a. a. O. S. 332.

zweckentsprechender Maschinen die männliche Arbeitskraft mehr und mehr entbehrlich wird, die bei intensiver Maschinenbenutzung sich noch erübrigende menschliche Arbeit aber bequem von Frauen geleistet werden kann, daß ferner der Lohn der Frauen immerhin ein bedeutend niedrigerer als der der Männer und die Erlernung der Herstellung von Zigarren und Zigaretten schließlich eine außerordentlich leichte ist, so sind im wesentlichen die Gründe für die Tatsache gegeben, daß heutzutage die Tabakfabrikation überwiegend von weiblichen Arbeitskräften ausgeübt wird. Die folgende Zusammenstellung möge dies veranschaulichen (Tabelle VIII):

VIII.

Länder	Zahl der Betriebe	Arbeiter					
		männliche	%	weibliche	%	Zusammen	Durchschnitt pro Betrieb
Deutschland[1] .	29357	52108	41	74588	59	126696	4
Frankreich . .	21	2344	13	15092	87	17436	830
Österreich . . .	30	4621	11	35824	89	40445	1348
Italien	16	2094	12	15025	88	17119	1070
Rumänien . . .	2	493	27	1350	73	1843	922

Aus obiger Tabelle ergibt sich, daß auch in der Tabakfabrikation Rumäniens die weiblichen Arbeitskräfte vorherrschen, obschon hier der entsprechende Prozentsatz kleiner ist als in den anderen zum Vergleich gestellten Monopolländern. Die große Zahl der weiblichen Arbeiter hat für Rumänien aber noch eine sozialpolitische Bedeutung insofern, als dadurch sehr wenig fremde Arbeiter in den Manufakturen Beschäftigung finden, während in den früheren Privatindustrieen. trotz des Industriegesetzes vom 12. Mai 1887 — wonach in den ersten 5 Jahren des Betriebes einer neugegründeten Fabrik zwei Drittel der Arbeiter rumänischer Staatsangehörigkeit sein sollten[2]) — nur 10 Proz. der gesamten Arbeiterschaft dieser gesetzlichen Anforderung entsprach. Selbstverständlich beschäftigten die zwei rumänischen Manufakturen anfangs nur eine kleinere Anzahl, und zwar gegen 1000 Arbeiter[3]), die naturgemäß mit der fortschreitenden Ausdehnung des Betriebes

1) Mayr, G., Tabak und Tabakbesteuerung, im Handw. etc.

2) Rumänien, seine Handelspolitik und sein Handel 1890—1900, v. Metzler S. 53/54.

3) Allgemeine Zeitung 1874, Nr. 301.

stetig zunahm. Diese Zunahme betrug in dem Zeitraum von 30 Jahren 84,3 Proz. oder jährlich 2,81 Proz. Die Annahme der Arbeiter geschieht, wie in jeder Industrie, nach dem Verhältnis von Angebot und Nachfrage. Da die Manufakturarbeiter sichere dauernde Stellung und, wie wir später sehen werden, sonstige Vorteile genießen, die in einer Privatindustrie ausgeschlossen sind, so verursacht es auch den Manufakturen keine Mühe, stets die nötigen Arbeitskräfte zu erlangen, und zwar unter günstigeren Bedingungen, als es der Privatindustrie möglich ist. Die Stellen von Zigarettenarbeiterinnen sind im allgemeinen gesuchter, als diejenigen von Zigarrenarbeiterinnen, weil im ersten Falle die Erlernung viel leichter und schneller ist. Die Manufaktur stellt nur solche Arbeiterinnen und Arbeiter an, die gesund und nicht jünger als 15 resp. 21 Jahre oder älter als 30 resp. 35 Jahre sind. Die letztere Forderung ist darin begründet, daß die über 30 resp. 35 Jahre alten Arbeiter und Arbeiterinnen gewöhnlich nicht mehr die Schnelligkeit und Geschicklichkeit besitzen, die bei der Verfertigung der Zigarren und Zigaretten durchaus notwendig ist. Man könnte dagegen einwenden, daß diese Forderung eine unbillige und unnötige sei, da doch im allgemeinen Stücklohn vereinbart und jeder Arbeiter im Verhältnis zu seiner Leistung bezahlt werde. Diese Maßregel der Manufaktur wird aber dadurch gerechtfertigt, daß jedem Arbeiter gleiches Recht an der Beteiligung der Unterstützungs- und Pensionskasse zusteht, sodaß es im beiderseitigen Interesse — der Manufaktur als auch der Arbeiterschaft — liegt, bejahrtere Arbeiter fernzuhalten. Vor der Annahme der Arbeiter werden sie von den Ärzten der Tabakregie hinsichtlich des Gesundheitszustandes untersucht; für die Annahme ist außer einer kräftigen Körperkonstitution die gesunde Beschaffenheit der wichtigsten inneren Organe notwendig, da, wie leicht erklärlich, festgestellt wurde[1]), daß die Tabakfabrikation — durch die Ausdünstung des Tabaks und den sog. Tabakstaub — auf diese Organe je nach der Disposition des Körpers einen mehr[2]) oder weniger[3]) schädigenden Einfluß ausübt und dies in um so höherem Grade, falls der Arbeiter schon vorher leidend sein sollte. Im Interesse der körperlichen Entwickelung der Arbeiter wäre es geboten, die seitens der österreichischen

1) **Sombart**, W., Die deutsche Zigarrenindustrie und der Erlaß des Bundesrates vom 9. Mai 1888 (im Archiv für soziale Gesetzgebung und Statistik, Jahrg. 1889, S. 112).

2) **Wörishoffer**, Die soziale Lage der Zigarrenarbeiter im Großherzogtum Baden, aus dem Tabakarbeiter 1903, Nr. 22 zitiert.

3) **Kissling**, a. a. O. S. 23 f.

Regieverwaltung seit 1902 eingeführte Maßregel nachzuahmen, wonach die Einstellung und Annahme jugendlicher Arbeiter nur im Alter über 16 Jahre erfolgt. Die Manufakturarbeiter unterscheiden sich nur nach der Art und Weise ihrer Beschäftigung (Rauchtabak-, Zigarren-, Zigaretten-usw.-Arbeiter) und der dadurch bedingten Lohnskala; im übrigen arbeiten alle Arbeiter derselben Sektion unter gleichen Bedingungen. Die Arbeiter sind selbst im Falle des Zusammenarbeitens gegenseitig völlig unabhängig voneinander; jeder derselben erhält den ihm im Voraus zugesprochenen Lohn; so wird z. B. bei der durch Maschinen bewirkten Fabrikation von Zigaretten in der Weise verfahren, daß vom Erlös an die Arbeiterinnen je nach den Qualitäten der Zigaretten 80—95 Proz., an die Maschinenmeister 5—20 Proz. verteilt werden. Den letzteren wird von diesem Anteil für den Maschinenmeisterchef $1/2$ und für die Gehilfen $1/4$ Teil in Abzug gebracht. Auf diese Weise wird die Unterdrückung einzelner vermieden, ein Mißstand, der bei Arbeiten in freier Konkurrenz nicht selten zu verzeichnen ist. Sombart sagt: „Ein durch die heute übliche Technik der Zigarrenfabrikation in vielen Gegenden hervorgerufener, besonderer Mißstand der Arbeiterlohnverhältnisse besteht noch darin, daß der Roller, der selbst im Akkordlohn arbeitet, sehr häufig sich seine eigene Wickelmacherin annimmt und dieser von seinem Verdienst einen Teil als Wochenlohn auszahlt. Die wirtschaftliche Ungleichheit der beiden Kontrahenten (Roller und Wickelmacherin) hat nun in vielen Fällen eine materielle Benachteiligung, ein unliebsames Abhängigkeitsverhältnis für den schwächeren Teil zur Folge gehabt. Der ausbedungene Lohn wird unregelmäßig, vielleicht erst nach langem Paktieren vom Roller der Wickelmacherin ausgezahlt[1])." Die Entlohnung der Arbeiter erfolgt den vereinbarten Lohnsätzen gemäß nur durch die Regieverwaltung, und zwar nicht an jedem Sonnabend der Woche, wie in der Privatindustrie, sondern jeden fünfzehnten Tag, was im wirtschaftlichen und sittlichen Interesse der Arbeiter liegt. Die Lohnsätze werden jährlich von der Regieverwaltung bestimmt und zwar ist die Art der Entlohnung eine dreifache: Tagelohn, 15-Tage-Lohn und Akkordlohn.

Einen Fünfzehntagelohn erhalten nur die Vorsteher (Aufseher, Aufseherinnen, Chefmechaniker, Arbeitleiter, Werkführer) und eine geringe Zahl Arbeiter beiderlei Geschlechts; er schwankt zwischen 36 und 136 Lei (1902); Tagelohn wird nur an ungefähr 5 Proz. des Gesamtarbeiterstandes gezahlt, und zwar als Lohn für Arbeiten, die

1) Sombart, a. a. O. S. 113.

weder an eine bestimmte Zeit gebunden sind oder deren Vergütung nach dem Maße der darauf verwendeten Kraft nicht berechenbar ist, oder deren Resultat nicht meßbar noch wiegbar ist. Derselbe schwankt zwischen 80 Bani und 6 Lei, aber der Lohnsatz von 1,50 Lei ist der häufigste. Die dritte Art von Entlohnung, der Akkordlohn, überwiegt bei weitem. Diese Entlohnung ist gerechter, weil sie den fleißigen Arbeiter begünstigt. Aber sie hat die Schattenseite, daß manche Arbeiter ohne Aufmerksamkeit arbeiten, nur um möglichst viel fertig stellen zu können. Deshalb ist es nötig, daß diese Arbeiter einer strengen Kontrolle unterstehen und ihre Fabrikate müssen Stück für Stück von den Aufsehern untersucht werden. Letzterer ist dadurch, daß er den Namen des betreffenden Arbeiters nicht kennt, in der Lage, ohne in den Ruf der Parteilichkeit zu kommen, die ihm nicht gut erscheinenden Arbeiten zurückzugeben bezw. zu beanstanden, während er die tadellosen Arbeiten, für welche dann auch der bedungene Akkordlohn bezahlt wird, annimmt. Der Akkordlohn wird nach der Güte und Menge der Fabrikate, des Rohstoffes etc. etc. berechnet. Der durchschnittliche Tagesverdienst betrug im Jahre 1902 für Arbeiter 2,75 Lei, für Arbeiterinnen 2 Lei. In demselben Jahre zahlte die Regie an Löhnen die Gesamtsumme von 829 555 Lei, d. h. einen jährlichen Durchschnittslohn von 450 Lei. In Anbetracht dessen, daß die Lebenshaltung in Rumänien nicht teuer ist, kann man demnach den Arbeitslohn als befriedigend ansehen. Ein Vergleich mit Österreich und Italien, in welchen Ländern die Lebenshaltung bedeutend teurer als in Rumänien ist, zeigt keine großen Differenzen zwischen den entsprechenden Durchschnittsjahresverdiensten, denn im gleichen Jahre (1902) erzielte ein Tabakarbeiter an durchschnittlichem Jahreslohn: in Österreich 497 Kr. (522 Frcs.) und in Italien 511 Frcs. Auch in dieser Beziehung kann Frankreich wiederum als Vorbild für alle anderen Monopolländer dienen, denn der Tabakarbeiter verdiente dortselbst (ebenfalls 1902) einen durchschnittlichen Jahreslohn von 1051 Frcs. — Dafür, daß die Löhne für den rumänischen Tabakarbeiter befriedigende sind, führen wir folgende Tatsache als Beweis an: Als im Jahre 1900 (laut Gesetz vom 17. März des gleichen Jahres) das Zigarettenpapiermonopol eingeführt wurde, machte sich die Neubesetzung von 150 Arbeitsstellen nötig, für welche sich nicht weniger als 2000 Bewerber meldeten. Dieser Andrang zu den Stellen erklärt sich lediglich aus den zufriedenstellenden Löhnen und den anderweitigen Vorteilen, welche die Regieverwaltung in richtiger Würdigung der sozialen Verhältnisse der Arbeiter diesen zu teil werden läßt. Außer

ihrem verdienten Lohn erhalten die Männer noch eine monatliche Quantität von 400 g Rauchtabak unentgeltlich. Die Arbeiter können bei guter Führung viele Jahre im Regiedienst bleiben, trotzdem die Manufaktur nur auf Bestellung Fabrikate herstellen läßt und große Vorräte wegen der geringen Haltbarkeit der leichten Tabaksorten untunlich erscheinen. Die Regieverwaltung ist darauf bedacht, Entlassungen, welche übrigens ohne vorherige Kündigung erfolgen, zu vermeiden. Nur in schweren Fällen von Nachlässigkeit, Unbotmäßigkeit oder Gehorsamsverweigerung wird von der Entlassung Gebrauch gemacht, welche von den Arbeitern deshalb als harte Strafe angesehen wird. Bei nur knapp einlaufenden Bestellungen arrangiert die Manufakturverwaltung die Arbeitszeiten durch Verkürzung derart, daß alle Arbeiter noch Beschäftigung finden, wenn auch täglich einige Stunden weniger als sonst. Der umgekehrte Fall tritt ein bei großen oder rasch zu erledigenden Bestellungen. Es ist selbstverständlich, daß durch diese Maßnahmen ein Stamm langjährig bewährter tüchtiger Arbeiter geschaffen wird, welche durch genaue Kenntnis ihrer Obliegenheiten der Manufaktur von großem Vorteil sind. Außer der Entlassung gelten noch als Strafe das Verbot der Arbeit während eines gewissen Zeitraums von Tagen, Wochen oder Monaten, oder Geldstrafe, welch' letztere allerdings wegen ihrer großen Härte für den Arbeiter aufgehoben werden soll. Die Arbeitszeit beträgt durchschnittlich 10 Stunden täglich und die Arbeitspause 1 Stunde; das gleiche Verhältnis besteht in Frankreich. Dadurch gibt die rumänische Regie der Privatindustrie, in der gewöhnlich eine längere Arbeitsdauer besteht, ein nachahmenswertes Beispiel. Des Weiteren soll in Anbetracht dessen, daß der größte Teil der Arbeitskräfte aus Frauen besteht, eine Änderung in der Arbeitszeit insofern eingeführt werden, als die Arbeit an allen einem Sonn- oder Festtag vorangehenden Nachmittagen ausfällt, um dadurch den Arbeiterinnen Zeit und Gelegenheit zur Besorgung ihres Haushaltes zu geben.

Hinsichtlich der im Interesse der Arbeiter getroffenen hygienischen Maßnahmen ist zu erwähnen, daß Apparate eingeführt worden sind, welche die oben schon bezeichneten der Tabakindustrie anhaftenden gesundheitsschädlichen Eigenschaften teilweise aufheben, während die allgemeinen krankheitsverhütenden oder -vorbeugenden Maßregeln schon seit Beginn der Manufaktur bestehen. Die Arbeitssäle sind geräumig, gut ventiliert und mit Apparaten zur Entfernung des Staubes versehen. Die Bukarester Manufaktur ist mit Zentralheizung und elektrischem Licht ausgestattet, während die Manufaktur von Jassy noch Holzheizung und

Petroleumbeleuchtung besitzt. Zum Zweck der Reinlichkeit sind Waschapparate, Spucknäpfe etc. vorhanden; und ebenso sind Sicherheitsmaßregeln zur Unfallverhütung getroffen. Jede Tabakmanufaktur besitzt einen Arzt, der den Arbeitern wöchentlich zweimal Sprechstunde zu erteilen verpflichtet ist. Bei Unfällen wird er zur Erteilung der nötigen Hilfe sofort gerufen; außerdem ist er verpflichtet, die Kranken bis zu deren Wiederherstellung zu behandeln. Die mit ansteckenden Krankheiten behafteten Arbeiter bleiben bis zur völligen Genesung zu Hause. Während der Arbeitszeit tragen die Arbeiter gleichartige Uniform; die Aufbewahrung der eigenen Kleider geschieht in besonderen, nach Geschlechtern getrennten Garderoberäumen. Zur Wahrung der Sittlichkeit sind die Arbeiter von den Arbeiterinnen getrennt, eine wegen der kleinen Zahl der Männer sehr leicht durchführbare Maßregel. Trotzdem hat sich diese Trennung als völlig erfolglos gezeigt, denn leider muß zugegeben werden, daß das sittliche Verhalten der Regiearbeiterinnen auf einem niedrigen Niveau steht. Teilweise findet diese beklagenswerte Tatsache einen entschuldbaren Grund in der Art der Beschäftigung selbst.

Sombart sagt darüber folgendes: „Die notorisch sexuell aufregende Luft in mit Tabak erfüllten Räumen, die verhältnismäßig leichte Arbeit, die unter einer beschränkten Anzahl von Personen zur Wechselrede gleichsam auffordernde Ruhe des Betriebes, das Überwiegen jugendlicher Elemente, alles macht es begreiflich, daß gerade kein sittsamer Ton unter unseren Arbeitern herrschen wird. Die halberwachsenen Burschen und Mädchen, deren viele in der Tabakfabrikation beschäftigt werden, saugen schon frühzeitig das Gift dieser auch sittlich oft unreinen Atmosphäre ein [1].“

Leider ist der Arbeiter im allgemeinen sehr wenig auf die Zukunft bedacht. Einer materiellen Not gegenüber, die infolge Krankheit, Betriebsunfall oder Tod eintreten kann, vermag er weder sich noch seine Angehörigen zu schützen. Die Segnung der Versicherung ist ihm teils fremd, teils ist ihm eine solche für seine Verhältnisse zu kostspielig. Bedauerlicherweise tut aber auch der Staat in dieser Hinsicht gar nichts und die Privatinitiative infolgedessen noch weniger. Für die Regieverwaltung aber besteht die ernste Verpflichtung, ihr Augenmerk auf solche Vorschläge zu richten, welche im Interesse des Wohles der ihr unterstellten Arbeiter geschehen, und damit eine neue Ära für Rumänien herbeizuführen, welche einen bedeutenden Schritt zur Hebung der sozialen

1) Sombart, a. a. O. S. 114.

Verhältnisse darstellen würde. In gewisser Beziehung hat die Regieverwaltung bereits eine Etappe auf dem vorgeschlagenen Wege zurückgelegt, indem sie im Jahre 1897 eine Kasse für unterstützungs- und pensionsbedürftige Arbeiter beider Manufakturen gründete und deren Zukunft, soweit man schon jetzt darüber urteilen darf, gesichert erscheint [1]). Der Zweck derselben ist: a) den Arbeitern oder deren Familien in Krankheits- oder Todesfällen die meist so nötige Hilfe angedeihen zu lassen; b) die Errichtung von Konsumniederlagen und Kantinen für die Arbeiter zu erleichtern; c) den arbeitsunfähig gewordenen Arbeitern oder nach deren Tod ihren Angehörigen Pension zu erteilen; d) Kinderbewahranstalten zu errichten.

Die Zahl der Mitglieder dieser Unterstützungs- und Pensionskasse, welche im Jahre 1898 1207 Arbeiter betrug, nahm langsam, aber fortschreitend zu, so daß im Jahre 1903 1791 Arbeiter als Mitglieder eingetragen waren. Diese Zahl stellt 80 Proz. der Gesamtzahl der Arbeiter dar. Die Einnahmen der Unterstützung- und Pensionskasse bestehen aus: a) einer Subvention der Regie [2]); b) einem jährlichen Abzug vom Lohn der Arbeiter in Höhe einer dem Ertrag von 6 Arbeitstagen entsprechenden Summe. Statt dieses Abzuges gestattet aber die Regie an sogenannten kleinen Feiertagen zu arbeiten und zieht den dafür entfallenden Lohn so lange ein, bis die betreffende Summe (= 6 Arbeitstage) gedeckt ist; c) aus den Geldstrafen der Arbeiter (diese dürften aber in Zukunft, wie oben erwähnt, wegfallen); d) aus den Zinsen des Kapitals; e) aus einem Teil der Nettoeinnahmen der Konsumniederlagen, und endlich f) aus freiwilligen Gaben und Geldleistungen.

Das auf diese Weise gesammelte Kapital spiegelt sich in folgender Tabelle IX wieder:

(siehe Tabelle IX S. 76.)

Gemäß des Zweckes der Unterstützungs- und Pensionskasse wurde im Jahre 1900 eine Kinderbewahranstalt in Bukarest errichtet. Sie bildet den täglichen Aufenthaltsort von 20—30 bis 2 Jahre alten Kindern der in der Fabrik arbeitenden Frauen. Die Mütter bringen sie vormittags, wenn sie zur Arbeit gehen, und nehmen sie abends nach der Beendigung der Arbeit mit nach Hause. In der Anstalt werden die Kinder gut gepflegt, und die Eltern bezahlen dafür 10 Bani täglich; der Rest der Kosten wird von der Unterstützungs- und Pensionskasse gedeckt.

1) Dieser Kasse gehören auch die Arbeiter der Streichhölzerfabrik an.

2) Diese Subvention stellt 30 Proz. c. aus den Gesamteinnahmen dar.

IX.

	Einnahmen											
	1897/98		1898/99		1899 1900		1900/01		1901/02		1902/03	
	Lei	B.	Lei	B.	Lei	B.	Lei	B.	Lei	B.	Lei	B.
Staatssubvention	20000	—	34480	—	37500	—	18970	—	15960	—	15980	—
Lohnabzug	16806	10	19076	55	17094	85	19013	35	16551	30	21904	95
Geldstrafe	1785	50	2720	35	1893	80	1774	10	1137	35	981	05
Kapitalzins	7306	50	5072	37	7483	10	11607	15	12551	15	12737	97
Teil der Nettoeinnahme der Konsumniederlagen	1792	50	2778	—	2760	—	2955	90	3625	05	2664	—
Diverse	97	10	145	55	529	70	391	40	442	30	559	55
Gesamteinnahme	47787	70	64272	82	67216	45	54711	90	50267	15	54827	52

Die bis zum Jahre 1903 geleisteten Unterstützungen belaufen sich auf 85 863 Lei und dienten zur teilweisen Bestreitung der Kosten für Arzneien, ärztliche Besuche, Begräbnisse und Pensionen. Darüber gibt die nachstehende Tabelle X den nötigen Aufschluß.

X.

	Ausgaben											
	1897/98		1898/99		1899 1900		1900/01		1901/02		1902/03	
	Lei	B.	Lei	B.	Lei	B.	Lei	B.	Lei	B.	Lei	B.
Arzneien	4194	95	5256	20	5003	75	4126	99	3737	47	3556	59
Ärztliche Besuche	3639	—	6299	50	6063	—	6312	—	6622	50	7077	—
Wöchnerinnenunterstützung	3389	—	2704	60	2585	55	2919	—	2801	10	3207	80
Begräbnisunterstützung	759	—	805	—	780	—	970	—	613	05	1055	—
Kinderbewahranstalt	—	—	—	—	2439	45	476	5	725	60	474	70
Pensionen	600	—	525	—	190	—	70	—	—	—	—	—
Verwaltung	436	20	363	70	240	—	2119	95	1131	25	1093	75
Gesamtausgaben	13018	15	15954	—	17301	75	16993	90	15630	90	16464	84

Im Jahre 1902 wurde seitens der Manufaktur von Bukarest eine Konsumniederlage gegründet, welche bezweckt, den Arbeitern derselben

die unumgänglich im Haushalt notwendigen Artikel in guter Qualität zu mäßigen Preisen zu liefern. Das Grund- und Betriebskapital im Betrage von 45000 Lei wurde zu 5 Proz. verzinsbar von der Unterstützungs- und Pensionskasse unter der Bedingung geliehen, daß diese Summe binnen 30 Jahren durch jährliche Amortisationsquoten wieder zurückerstattet würde. Auch diese Konsumniederlage scheint sich zu bewähren; der rege Geschäftsverkehr derselben gibt Veranlassung zu den besten Hoffnungen. Im Jahre 1903 konnte man bereits, nachdem die entsprechende Zins- und Amortisationsquote bezahlt, alle Betriebsausgaben gedeckt und ein Reservefond von 1000 Lei gebildet worden war, an die Konsumenten noch 4 Proz. Dividende verteilen. Außerdem besteht schon seit 1891 eine durch die Manufaktur von Bukarest verwaltete Sparkasse für die kleinen Ersparnisse der Tabakarbeiter, welche heute bereits die stattliche Summe von 280000—290000 Lei enthält. Dadurch gibt die Regie ein schönes Beispiel, indem sie zur Entwicklung des Sparsamkeitssinnes unter den Arbeitern beiträgt, welche leider den Wert des deutschen Sprichwortes: „Spare in der Zeit, so hast du in der Not“ noch nicht zu würdigen verstehen. Jeder Arbeiter ist verpflichtet, 5 Proz. seines Lohnes an diese Sparkasse abzuführen. Das so nach und nach entstehende Kapital wird nur in bestimmten Fällen zurückgezahlt, wie bei Heirat, Immobilienankauf, Todesfall oder Verlassen des Dienstes; dieser letzte Fall jedoch ist als eine Seltenheit zu bezeichnen, ein weiterer Beweis dafür daß die Wohltat der geschilderten Einrichtungen von den Arbeitern anerkannt wird. Es wäre wünschenswert, daß diese Maßnahmen auch auf die Arbeiter der Manufaktur von Jassy erstreckt würden.

Hier sei noch erwähnt, daß im April des Jahres 1904 anläßlich des 25jährigen Bestehens der in Staatsverwaltung befindlichen Regie an 29 Arbeiter für ununterbrochene 25jährige Tätigkeit in der Manufaktur „die Medaille für treue Dienste“ verliehen und an über 40 Arbeiterinnen eine Ehrengabe verteilt wurde[1]).

Alle diese Tatsachen beleuchten das Streben der Regieverwaltung, nach Möglichkeit zur Linderung des bisweilen harten Loses eines Arbeiters beizutragen und gibt dadurch der Privatindustrie, woselbst die Lage der Arbeiter öfters eine wenig beneidenswerte ist, ein beherzigenswertes Beispiel. Die Regie gibt dadurch zu erkennen, daß sie es als Arbeitgeberin für ihre Pflicht hält, diejenigen Arbeiter, deren Kräfte in ihrem Dienst abgenutzt wurden, nicht nur für die geleisteten Arbeiten zu bezahlen,

1) Universul 1904, Nr. 133.

sondern ihnen im Alter und bei sonstigen Schicksalen eine kräftige Stütze zu sein[1]). Die Regie wird aber auch, wie zu hoffen ist, auf dem betretenen Wege rüstig fortschreiten und weitere Einrichtungen zum Wohle der Arbeiter schaffen, um so mehr, als sie in dieser Beziehung hinter den anderen Kulturstaaten noch zurücksteht. Ratsam würde sein, wenn sie die Wohlfahrtseinrichtungen der österreichischen Regie, welche man nach heutigen Erfahrungen als ideal bezeichnen muß, als Richtschnur ihrer ferneren eigenen Einrichtungen ansehen würde. Es dürfte nicht ohne Interesse sein, zu erwähnen, daß die österreichische Regie ihr besonderes Augenmerk der Einrichtung von Speiseanstalten zugewendet hat. Dadurch wird nicht nur alleinstehenden, sondern auch solchen Arbeitern Gelegenheit zur Erlangung eines reichhaltigen und billigen Mittagessens geboten, die ihr Heim der zu großen Entfernung oder unfreundlicher Witterung halber während der Mittagspause nicht aufsuchen können. Im Jahre 1902 bestanden schon 17 solcher Speiseanstalten, welche einen Kostenaufwand von 81 438 Kronen beanspruchten. Unter diesen Anstalten spielen die sog. Suppenanstalten, in denen den Arbeitern Suppe zum Selbstkostenpreis verabfolgt wird, eine große Rolle. Diese Anstalten üben einen wohltätigen Einfluß auf die Gesundheitsverhältnisse der Arbeiter dadurch aus, daß die Suppen auf die Verdauung wirkend zubereitet sind. Diese Maßregel soll bezwecken, den gesundheitsschädlichen Genuß der in die Fabrik mitgebrachten meist kalten oder irrationell zubereiteten Speisen zu paralysieren. Die Suppenanstalten sind demnach auch in hygienischer Beziehung von einigem Wert. Derartige Beispiele von Speiseanstalten finden wir auch in Deutschland. So hat eine Firma in Dresden eine Fabrikküche mit besonderem Eßraum eingerichtet, welche den Tabakarbeitern Mittagessen und Kaffee zu folgenden Preisen liefert: eine Portion Fleisch mit Gemüse 25 Pf., $^1/_2$ Ltr. Kaffee mit Milch und Zucker 5 Pf.[2]). — Andere erwähnenswerte, dem Wohl der Tabakarbeiter dienende Einrichtungen der österreichischen Regie sind die Arbeiterbäder und -bibliotheken. Elf Fabriken besitzen Badeanstalten, in denen den Arbeitern unentgeltlich mit oder ohne ärztliche Anweisung Bäder verabfolgt werden. Außerdem sorgt die Regieverwaltung dafür, daß ihre Arbeiter auch in allen Fabrikstationen gegen geringes Entgelt Badegelegenheit haben, falls eigene Arbeiter-

1) Unger, Heinrich, „Die sociale und ethische Wirkung der Arbeiterversicherung", Berlin 1897, S. 5.

2) Zeitschrift des Königlich-sächsischen statistischen Bureaus 1892 (Heft I und II), S. 181.

bäder noch nicht, wohl aber Privatbadeanstalten vorhanden sind. In dieser Weise ist den Arbeitern von 23 Fabriken entweder unentgeltliche Badegelegenheit oder doch wenigstens solche zu ermäßigten Preisen geboten. Von hervorragender Bedeutung ist eine weitere, von der österreichischen Regie im Jahre 1900 unter Anwendung erheblicher Kosten ins Leben gerufene Wohlfahrtseinrichtung: nämlich die Arbeiterbibliotheken, welche die geistige Förderung der Tabakarbeiter bezwecken. Trotz der bedeutenden Schwierigkeiten, welche hauptsächlich darin bestanden, daß die Tabakfabriken in verschiedenen Sprach- und Kulturgebieten gelegen sind, wurde die Aktion derart energisch gefördert, daß zu Ende des Jahres 1902 schon 15 österreichische Tabakfabriken mit Arbeiterbibliotheken versehen waren. Von diesen Bibliotheken verfügten die größten über einen Bestand von ungefähr 1500 Bänden, während die kleinsten mindestens 150, im ganzen 8223 Bände aufwiesen. Im Durchschnitt entfielen auf eine Bibliothek 555 Bände. Selten wird es Volksbibliotheken geben, welche eine derartige Vielsprachigkeit aufweisen, wie diese; es bestanden nämlich 8 deutsche, 4 polnisch-ruthenische, 2 böhmische und eine italienische Arbeiterbibliothek. Der Gesamtaufwand dafür betrug Ende 1902 ca. 11800 Kronen, wobei die Ausgaben für Drucksachen und Verwaltung außer Betracht blieben, so daß sich für jede ein durchschnittlicher Aufwand von 786 Kronen ergibt. Die Beteiligung der Arbeiterschaft an diesen Institutionen ist erfreulicherweise eine sehr rege; Ende 1902 wurden schon 38174 Entlehnungen nachgewiesen, somit im Durchschnitt pro Woche 70 Bücher entliehen. Daran zeigt sich deutlich, wie tief das Bedürfnis nach geistiger Erholung in der menschlichen Natur begründet ist. Man kann die soziale Bedeutung dieser Einrichtung, welche in Rumänien sich um so fühlbarer macht, als die Zahl der Analphabeten 82,67 Proz.[1]) beträgt, nicht hoch genug anschlagen. Es ist geradezu eine Pflicht der rumänischen Regie, daß sie auch in dieser Beziehung ihrer Arbeiterschaft helfend entgegenkommt und auf diese Weise ihrerseits zur allgemeinen Bildung des Volkes mit beiträgt.

In Anbetracht dessen, daß die Tabakarbeiter Rumäniens durch ihre Arbeit nicht zum wenigsten dazu beitragen, daß die Regie dem Fiskus so bedeutende Einnahmen aus dem Monopel zu überweisen in der Lage ist, halte ich nach meinem Ermessen die Regie auch für verpflichtet, alle die Wohlfahrtseinrichtungen einzuführen, die den

1) Anuarul statistic al Rominiei 1904, p. 537.

Arbeitern dienlich und nützlich sind und wie solche in allen Kulturländern bereits in mehr und minder vorzüglicher Weise bestehen. Nicht allein die Technik des Betriebes soll fortschreiten, sondern auch dem Arbeiter muß mehr und mehr ausreichender Schutz gegen gesundheitsschädliche Einwirkungen gewährt werden und durch weitgehende Wohlfahrtseinrichtungen ist er in kultureller wie geistig-sittlicher Beziehung zu stützen und zu fördern.

Auch hierin müßte die rumänische Regie bestrebt sein, in Zukunft allen anderen heimischen Privatgesellschaften und gewerblichen Etablissements zu eigener Befriedigung und zum Wohl ihrer Untergebenen als Musteranstalt zu dienen.

IX. Der Verkauf.

1. Das Verschleißsystem.

Während der Verkauf der Tabakfabrikate der österreichischen Regie dem Finanzministerium untersteht, gehört derselbe in Rumänien zum Ressort der Regieverwaltung, was wir aus folgendem Grunde für vorteilhafter erachten: Die Regieverwaltung wird des guten Renommees ihrer Fabrikate halber, d. h. um dieses nicht zu verlieren den Verkauf viel strenger beaufsichtigen, als die Finanzbehörde.

Die vorschriftsmäßig verpackten fertigen Fabrikate werden an die 38 Lagerhäuser abgegeben. An der Spitze eines jeden derartigen Hauses steht ein Vorsteher, welcher verpflichtet ist, die Fabrikate nur an die Tabakdebitanten und nur gegen bar zu verkaufen, sowie die gute Aufbewahrung der Fabrikate bei den Debitanten zu kontrollieren. Sie sollen einen Tabakvorrat für wenigstens 10 bis 15 Tage haben. Die Tabakdebitanten gliedern sich in Tabakgroßdebitanten (intrepositari) und Tabakkleindebitanten oder Trafikanten. Die ersteren sollen das Tabakmaterial unmittelbar von den Lagerhäusern beziehen und an die ihnen zugewiesenen Tabakkleindebitanten abgeben. Es wird ihnen diese Verkaufsbefugnis im Wege der öffentlichen Konkurrenz auf 5 Jahre verliehen. Sie wird demjenigen erteilt, der für sich den geringsten Anteil am Verkaufserträgnis fordert. Sie sind kautionspflichtig. Die Höhe der Kaution wechselt je nach der Bedeutung des Bezirks. Sie stehen zur Regieverwaltung in einem Vertragsverhältnisse und sind verpflichtet, die für den Verschleiß in ihrem Verkaufsgebiete erforderlichen Tabakfabrikate des allgemeinen Verkaufstarifes auf ihre Kosten und Gefahr von dem ihnen bezeichneten Lagerhaus und nur gegen bar zu beziehen. Außerdem haben sie ein bestimmtes Minimum jährlich zu verkaufen; unterläßt der Debitant es, ohne sich darüber genügend rechtfertigen zu können, so kann die Ergänzung der Verkaufsdifferenz aus der Kaution gedeckt werden. Dadurch sichert sich die Regie einen Minimalabsatz, auf den sie in allen Fällen rechnen kann, was für eine gute Leistung des Betriebes von der größten Bedeutung ist. Des weiteren sind sie verpflichtet, dafür

Sorge zu tragen, daß die Bezirkskleindebitanten rechtzeitig und genügend mit Ware versehen werden; der Verkauf an diese erfolgt auf Rechnung und Gefahr des Lieferanten, also des Großdebitanten. Als Vergütung erhalten sie einen Rabatt von 7,75 — 11,20 Proz., wovon den Kleindebitanten 5 Proz. zu bewilligen sind. Sie sind auch mit dem Verkauf der Spielkarten, Stempelmarken und -papiere beauftragt, wofür ihnen ein Rabatt von 10 Proz. unter der Bedingung, den Kleindebitanten einen Rabatt von 6 Proz. zu bewilligen, gewährt wird.

Die Tabakkleindebitanten werden von der Regieverwaltung ernannt und ihre Ernennung wird im Staatsanzeiger (Monitorul oficial) veröffentlicht. Sie sollen Rumänen oder naturalisiert sein. Die Befugnis zum Verkauf wird vorzugsweise verliehen an:

a) Unteroffiziere, die mindestens 12 Jahre gedient haben;
b) Beamte, die wegen Gebrechlichkeit und ohne Pension zu beziehen, den Dienst zu verlassen gezwungen sind;
c) nicht pensionsberechtigte Beamtenwitwen.

An sich betrachtet ist diese Maßregel gewiß gut und lobenswert, indem sie derartigen Personen eine angemessene und sichere Existenz bietet; der erwartete Erfolg ist aber leider bis heute wegen der sozialen Präjudizien und der immerhin kleinen Einnahme aus diesem Handel ausgeblieben.

Jedem Debitanten wird als Beweis seines Rechtes ein Regie-Erlaß verliehen. Diese Erlasse sind streng persönlich und können weder direkt noch indirekt auf andere Personen übertragen werden. Die Debitlokale werden dem Publikum durch bekannte, im ganzen Lande gleichartige Plakate bezeichnet, welche an der Türe angehängt sind. Die Lokale dürfen nicht feucht oder dumpfig sein und müssen stets sauber gehalten werden. Gegenstände, welche einen den Tabakfabrikaten schädlichen Geruch entwickeln und diesen auf die Fabrikate übertragen könnten, dürfen im gleichen Raume nicht aufbewahrt werden. Leider bestehen die Debitlokale vielfach nur aus engen, schmalen Räumen, denen gegenüber die deutschen Tabakläden Paläste vorstellen. Da die Beschaffenheit des Debitlokals unzweifelhaft sehr viel zur Haltbarkeit der zum Verkaufe gelangenden Tabakfabrikate beiträgt, so müßte die Regieverwaltung im Interesse der Hebung des Tabakverschleißes diesem Moment die größte Aufmerksamkeit zuwenden. Außer den Tabakfabrikaten sind die Tabakkleindebitanten auch berechtigt und auf Verlangen des Finanzministeriums sogar verpflichtet, Postwertzeichen (Briefmarken, Korrespondenzkarten etc.) sowie Gebührenwertzeichen (Stempelmarken, -papiere, Frachtbrief- und Wechselblankette etc.)

nach den hierfür geltenden Vorschriften zu verkaufen. Außerdem können die Trafikanten auch den Verschleiß von Losen der Wohltätigkeitslotterien gegen bestimmte Provision übernehmen.

Die Tabakkleindebitanten werden als Staatsdiener betrachtet; sie sind keine Kaufleute und bezahlen aus diesem Grunde keine Gewerbesteuer; wenn sie aber neben dem Tabak und Rauchutensilien andere Sachen verkaufen, dann sind sie die entsprechende Gewerbesteuer zu zahlen verpflichtet.

Das nötige Material beziehen die Tabakkleindebitanten aus den Bezirkshauptstädten von dem betreffenden Lagerhaus, welches ihnen als Versorgungsstelle vorgeschrieben ist, während die Tabakgroßdebitanten sie mit der notwendigen Ware zu versehen haben, wie oben schon gezeigt wurde. Besondere Sorgfalt haben die Trafikanten auf die gute Konservierung der Tabakfabrikate zu verwenden; sie müssen dafür sorgen, daß dieselben nicht verstauben, nicht auf feuchten Plätzen stehen, aber auch nicht allzusehr austrocknen. Ebenso sollen sie darauf bedacht sein, daß der Bestand an Tabakfabrikaten ein vollständiger und ausreichender ist, damit das Publikum befriedigt werden kann und seine Zuflucht nicht zu Schmuggel und Unterschleif nehmen braucht. Die Trafikanten sind verpflichtet, in dem behördlich genehmigten Lokale die Tabakfabrikate an die Konsumenten nur zum tarifmäßigen Konsumentenpreise zu verkaufen. Änderungen des Verschleißtarifes seitens der Regieverwaltung erstrecken jedoch ihre Wirkung auch auf das in den Debitlokalen befindliche Tabakmaterial, d. h. es ist für die am Tage der Preisänderung in den Debitlokalen vorrätigen Tabakfabrikate von den Konsumenten der neu festgesetzte höhere oder niedrigere Preis zu zahlen.

Mit dem Debitanten ist in diesem Fall insofern eine Ausgleichung vorgesehen, als dieser entweder die durch teueren Verkauf sich ergebenden Differenzbeträge abliefert oder ihm das durch Herabsetzung der Preise für ihn entstehende Defizit zurückgezahlt wird.

Zur Kontrolle hat der Trafikant in seinem Verkaufslokale ein amtlich beglaubigtes Preisverzeichnis, sowie die ihm erteilte Lizenz an einem dem Publikum leicht in die Augen fallenden Platze zu befestigen. Die eigenmächtige Änderung dieses Preisverzeichnisses bedingt nicht nur den Verlust der Lizenz, sondern hat außerdem noch strafrechtliche Anzeige zur Folge. Wenn ferner die Debitanten an das Tabakfabrikate kaufende Publikum das Ansinnen stellen sollten, außer dem Tabak noch andere im Verkaufslokale befindliche Waren zu kaufen, so verlieren diese Debitanten ebenfalls ihre Lizenz und werden noch mit einer Geldstrafe von 50 Lei belegt.

Der Detailverkauf der Rauch- und Schnupftabake geschieht nur in der Originalverpackung und der der Zigarren und Zigaretten teils in Originalverpackung, teils in kleineren Quantitäten; selbst ein einzelnes Exemplar aus geöffneter Verpackung ist verkäuflich.

Auf jedem zum Verkauf gelangenden Paket ist die Fabrik verzeichnet, in welcher die Ware erzeugt worden ist, desgleichen die Qualität, das Gewicht und der Preis des Fabrikats. Dadurch soll ein Betrug seitens des Debitanten vermieden und dem Konsumenten die Möglichkeit gegeben werden, stets frische Tabakfabrikate kaufen zu können, nicht aber solche, die vielleicht einen schon zu Pulver gewordenen Tabak enthalten.

Die Preise der Tabakfabrikate sind im ganzen Lande die gleichen. Ein Limitoverschleiß, wie in Frankreich, Österreich und Italien, besteht nicht. Es werden nämlich in diesen genannten 3 Ländern an die Soldaten und Unteroffiziere der Landarmee und die Mannschaften der Kriegsmarine die Regiefabrikate zu billigerem Preise verkauft, als an die anderen Konsumenten.

Eine solche Begünstigung enthält indessen ihre Schattenseiten und erscheint nicht empfehlenswert, „einerseits weil sie zum Verkauf solcher Soldatentabake an Dritte zu Preisen unter den übrigen Regiepreisen, andererseits aber dazu führt, daß die Soldaten sich ans Rauchen gewöhnen, was mancher sonst unterlassen hätte und nach seinem Austritte aus dem Militär nur mit größerem Aufwande fortsetzen kann“ [1]).

Die französische Einrichtung in den Grenzdepartements, Tabake zu billigeren Preisen zu verkaufen, um dem Schmuggel entgegenzutreten, würde hingegen auch für Rumänien berechtigt erscheinen, und zwar als Maßregel gegen den Schmuggel aus Rußland und Bulgarien. Dadurch aber würden die Regieeinkünfte große Verluste erleiden, weil wegen der bedeutenden Grenzausdehnung die begünstigten Zonen aus einem beträchtlichen Länderteil Rumäniens bestehen würden.

Selbst in Frankreich wurden diese Zonen bedeutend beschränkt, und zwar in Anbetracht der für die Staatskasse entstehenden Verluste [2]), sowie des internen Schmuggels; letzterer wurde insofern betrieben, als aus den Grenzbezirken zu billigem Preis gekaufter Tabak in solche Gegenden gebracht wurde, in denen der normale Tarif bestand. Creizenach beschrieb diesen Schmuggel in folgender Weise: „Be-

1) Mohl a. a. O., S. 36.

2) Mohl, ibid. S. 30.

sonders Kinder und berittene Männer wurden truppweise zu diesem Schmuggel verwendet. Er war sehr einträglich dadurch, daß man alle Zonen, welche begreiflicherweise lauter enge Gürtel bilden, in einer Nacht passieren und die Konterbande aus der äußersten Grenzzone weit genug in das innere Land fortschaffen konnte, wo schon die hohen Monopolpreise galten [1])."

Die Trafikanten Rumäniens erhalten für ihre Mühewaltung einen der Menge der verkauften Tabakfabrikate entsprechenden Rabatt, und dieser während des Bestehens des Tabakmonopols gewährte Rabatt muß in der Zeit der Pachtperiode als sehr hoch bezeichnet werden. Er betrug in den Jahren 1873, 1874 und 1876 16 Proz. und in anderen Jahren 13 Proz.; ausnahmsweise 11 Proz. in 1872. Dieser Umstand erklärt sich dadurch, daß die meisten Debitanten damals wie heutzutage auch Gastwirte waren. Bis zum Jahre 1873 besaßen die Juden auf dem platten Land das Recht, Wirtshäuser zu besitzen, und aus der großen Zahl solcher Wirte ergab sich auch das zahlreiche Vorhandensein von Tabakdebiten, und demzufolge mußte der Rabatt niedrig sein. Im Jahre 1873 wurde das noch heute zu Recht bestehende Gesetz eingeführt, welches den Juden verbot, Gastwirtschaft auf dem Lande zu betreiben. Dadurch verminderte sich die Zahl der Debitanten, und der Rabatt wurde ein entsprechend höherer, um neue Debitanten zu gewinnen.

Seit dem Jahre 1879 ist der bewilligte Rabatt immer geringer geworden. Die fortwährende Zunahme der Tabakkonsumtion und der sichere Ertrag, den die Debitstellen den Trafikanten gewähren, vermehrte den Zudrang der Bewerber und veranlaßte die Regie, die Tabakquote herabzusetzen. Die beiliegende Tabelle XI (siehe S. 126) soll dies veranschaulichen.

Gegenwärtig wird den Debitanten von den Bezirkshauptstädten ein Rabatt von 5 Proz. in dem Falle bewilligt, daß sie lediglich Tabakverkauf treiben; andernfalls erhalten sie 3 Proz.; die anderen Debitanten beziehen einen allgemeinen Rabatt von 5 Proz.

Im Jahre 1902 gab es 46 227 Debitanten. Unter diesen befanden sich nur 227 oder 0,05 Proz., die lediglich Tabakverkauf trieben, während die übrigen ein anderes Handelsgewerbe damit verbanden. Die meisten Debitanten sind Gastwirte.

Das Verhältnis der bestehenden Debite zur gesamten Bevölkerung Rumäniens (1902: 6 081 572 Seelen) berechnet, ergibt 1:131, d. h.

1) **Creizenach** a. a. O., S. 119.

XI.

Jahre	Verkaufte Quantitäten kg	Brutto-Einnahmen Lei	Gesamtbetrag des Rabatts Lei	Durchschnittsgewinn der Debitanten pro kg Lei	Bani	Von d. Regie bezahlter Durchschnittsrabatt pro Jahr %
1873	1 308 541	11 916 794	1 337 672	1	02	11,22
1874	1 926 722	16 346 945	2 721 848	1	41	16,65
1879	1 517 789	13 178 075	1 725 777	1	14	13,10
1884	3 652 295	27 232 578	2 966 767	—	85	10,90
1889	3 290 729	31 162 185	2 422 905	—	74	7,77
1893	3 599 125	35 608 937	2 404 335	—	67	6,75
1899	4 052 110	39 867 965	2 392 114	—	59	6,00
1900	3 746 212	37 043 804	2 050 050	—	55	5,54
1901	3 278 761	37 292 807	2 289 663	—	70	6,14
1902	3 871 406	35 303 636	2 214 392	—	57	6,29

auf 131 Einwohner kommt ein Debitlokal. Im gleichen Jahre stellt sich dieses Verhältnis in den anderen Monopolländern folgendermaßen:

in Österreich 1 : 381
„ Frankreich 1 ; 831
„ Italien 1 : 1209

Diese verhältnismäßig große Zahl von Debitanten in Rumänien erklärt sich im Gegensatz zu den anderen Monopolländern aus der geringeren Bevölkerungsdichte des Landes, denn es entfallen auf 1 Quadratkilometer [1])

in Rumänien	40,3	Einwohner.
„ Österreich	71,2	
„ Frankreich	72,6	
„ Italien	115,0	

Die große Zahl der Debitanten Rumäniens entspricht demnach den lokalen Verhältnissen, und dadurch gelang es auch der Regie, die Bedürfnisse der Bevölkerung nach Tabakfabrikaten vollständig zu befriedigen und die Hauptursache der diesbezüglichen, während der Pachtperiode in Massen eingelaufenen Beschwerden zu beseitigen. Das Vorhandensein so vieler Debitanten hat allerdings zur Folge, daß der jährliche Nutzen derselben viel geringer ist, als der der Debitanten in Frankreich, Österreich und Italien. Im Jahre 1902 betrug derselbe 41 Lei, in Österreich 287 Kr., in Italien 681 Lire und in Frankreich 794 Frcs.

1) v. Juraschek, a. a. O.

Daß in Rumänien der Nutzen der Debitanten aus dem Tabakverkauf so klein ist, hat teilweise auch seinen Grund in dem seitens der Regieverwaltung gezahlten zu geringen Rabatt. Dieser betrug, wie oben schon erwähnt wurde, im Jahre 1902 durchschnittlich 6,29 Proz., während sich im gleichen Jahre derjenige der französischen Regie auf 8,99 Proz., der österreichischen auf 9,23 Proz. und der italienischen auf 8,31 Proz. bezifferte.

Wohl erzielen die Spezialdebitanten noch außerdem durch den Verkauf anderer monopolisierter Gegenstände einen bestimmten Rabatt, immerhin aber ist ihre Lage als eine gute nicht zu bezeichnen. Diese Tatsache beweist schon der Umstand, daß die Verhältniszahl der Spezialdebitanten nur 0,05 Proz. beträgt.

Die Regie allerdings hat einen bedeutenden Vorteil insofern, als es ihr ermöglicht ist, den Verkauf ihrer Fabrikate unter nur geringen Unkosten betreiben zu können.

2. Die Verkaufstarife und der Konsum.

Die Verkaufstarife, nach denen die Debitanten die Tabakfabrikate verkaufen sollen, werden jährlich von dem Verwaltungsrat der Regie aufgestellt und nach Genehmigung des Finanzministeriums in dem Staatsanzeiger (Monitorul oficial) und anderen Zeitungen bekannt gegeben. Diese Bekanntmachung findet im Monat November des Budgetjahres statt, in dem der Verschleißtarif in Kraft treten soll.

In Frankreich werden die Preise gesetzlich normiert und die Regieverwaltung ist infolgedessen bis zum Erscheinen eines neuen diesbezüglichen Gesetzes verpflichtet, zu diesen Preisen zu verkaufen. Diese Maßregel kann als nicht praktisch genug angesehen werden, da Fälle eintreten können, in denen die Regieverwaltung fremde Tabake zu doppelten Preisen anzukaufen sich gezwungen sieht. In solchen Fällen kann die Regieverwaltung die Preise nicht erhöhen, aber sie wird, um die gleichen Resultate anderer Jahre zu erzielen, genötigt sein, das prozentuale Mischungsverhältnis der besseren Tabakqualitäten bei der Herstellung der betreffenden Tabakfabrikate zu vermindern. Die Folge ist eine geringere Qualität der Fabrikate und die alsbald sich bemerkbar machende Unzufriedenheit des Publikums.

Um allen Bevölkerungsklassen gerecht zu werden, besteht die Aufgabe der Regie darin, die Preise derart abzustufen, daß jeder Konsument hinsichtlich seiner finanziellen Leistungsfähigkeit, d. h. seines Einkommens, die nötige Berücksichtigung findet.

Eine genügende Abstufung der Preise kann aber nicht stattfinden, wenn die Zahl der Fabrikatsorten zu klein ist. In dieser Beziehung kann, wie oben schon hervorgehoben wurde, der rumänischen Regieverwaltung der Vorwurf nicht erspart werden, daß sie zu wenig Fabrikatsorten besitzt und den großen Vorzug der Tabaksteuer-Abstufung nach Qualitäten nicht genügend berücksichtigt. Des weiteren darf eine Regie die Preise des Verkaufstarifs nicht zu hoch stellen, weil dies viel zur Abnahme der Konsumtion beiträgt und noch den schädigenden Einfluß ausübt, daß nicht nur ordinäre und schwere Tabake, sondern schließlich auch statt des Tabaks andere Surrogate geraucht werden, wodurch die Gesundheit beeinträchtigt wird. Die Wichtigkeit dieses Prinzips blieb bei der Feststellung der Verkaufspreise während der Pachtperiode des rumänischen Tabakmonopols außer Acht; die Preise waren zu jener Zeit im Verhältnis zur Qualität der Fabrikate entschieden zu hoch.

Bei dem Übergang des Tabakmonopols in Staatsregie behielt zwar die Verwaltung die früheren Verkaufspreise bei, aber der Raucher bekam dafür bessere Fabrikate. Diese sind allerdings im Laufe der Zeit nicht mehr dieselben geblieben, und es sind mannigfache Veränderungen der Qualitäten eingetreten, die sich jedoch mehr auf Zigarren- und Zigarettensorten als auf Rauch- und Schnupftabak beziehen. Neue Arten von Fabrikaten wurden eingeführt und andere abgeschafft; auch die Preise unterlagen verschiedenen Schwankungen, nur die für Rauch- und Schnupftabake blieben annähernd dieselben.

Im Jahre 1900 fand eine bedeutende Erhöhung der Tabakfabrikatpreise statt, und zwar betrug die Preissteigerung bei Luxustabak 16,7 Proz., I. Qualität 25 Proz., II. Qualität 16,7 Proz., III. Qualität 20 Proz. und IV. Qualität 21 Proz., auch wurde zugleich noch eine extrafeine Tabakqualität eingeführt, deren Preis auf 80 Lei pro Kilogramm festgesetzt wurde.

Dadurch bezweckte die Regieverwaltung die infolge der Krisis von 1899 entstandenen Fehleinnahmen auszugleichen, jedoch beeinflußte diese Preiserhöhung die Konsumtion so stark, daß diese fast bis auf die Hälfte des Jahreskonsums von 1899 sank.

Folgende Tabelle XII gibt darüber Aufschluß:

XII.

Fabrikat	Im Jahre 1900 kg	Im Jahre 1901 kg	% weniger
Luxustabake	6 415	3 498	45,47
Tabak I. Qualität	40 522	24 573	39,36
„ II. „	187 885	118 775	36,77
„ III. „	1 062 793	779 802	26,62
„ IV. „	2 150 713	1 952 329	9,17

Die Regie ermäßigte infolgedessen die Preise im folgenden Jahre, mit anderen Worten: die normalen Preise der vergangenen Jahre gelangten wieder zu ihrer Geltung.

Gegenwärtig besteht folgender Preistarif (siehe Tab. XIII, S. 129).

XIII. Sorten.

Rauchtabak pro kg	Lei	Zigaretten pro 1000	Lei	Zigarren [3]) pro 1000	Lei	Schnupftabak pro kg	Lei
Der feinste[1]) .	55	Carmen Sylva	150	El Rio Sella	300	Ceam	40
I. Qualität .	40	Jassy		Regalitas	250	I. Qualität	6
II. „ .	25	Spezialität	100	Integritas		II. „	3
III. „ .	15	Minister		Eleganta	200	Rapé[2])	20
IV. „ .	10	Ambre		Britanica	150	Russischer[2])	8
Rural	5	Königliche	80	Favorita			
Scaferlati[2])		Intim-Club	75	Belvedere	100		
(superior) . .	50	Jaka		Virginia			
Pfeifentabak[2]) .	40	Reporter	60	Trabucos			
Tumbeky[2]) . .	20	Scaferlati		Vevey	60		
		Prinzessin	50	Indigene			
		Dame					
		Comerziale					
		Beamten	30				
		Militär	25				
		Sergeant	15				
		Dorobantz	10				

Diese Preise sind gegenüber denen des Tarifs der Pachtperiode um 22 Proz. niedriger.

Trotzdem der Verkaufstarif der rumänischen Regie sich im allgemeinen durch verhältnismäßig hohe Preise charakterisiert, ist der Konsum (siehe graphische Darstellung D.) beträchtlich gestiegen. Während im Jahre 1873 nur 1308541 kg konsumiert wurden, gelangte im Jahre 1902 die dreifache Quantität, nämlich 3278761 kg zum Verbrauch; somit hatte der Bedarf an Tabak in 30 Jahren um 151 Proz. oder jährlich um 5 Proz. zugenommen. Bis 1884 war die Tabakkonsumtion in einem stetigen Steigen begriffen, um sodann bis 1890 wieder abzunehmen. Diese Abnahme machte sich am meisten

1) Bei der Bestellung kostet 1 kg 60 Lei.

2) Alle diese Sorten sind eingeführt.

3) Neben den oben angeführten Zigarrensorten befinden sich im Verkauf fremde Zigarrensorten im Preis von 40 bani bis 3 Lei pro Stück. Von bekannten Marken führen wir an:

Portagas Salomones . . .	pro 1000	3000 Lei		
Upmann Non plus Ultra .	„ „	1200 „		
Garcia Bouquets	„ „	1000 „		
Bocks Bismarck Eminentes .	„ „	900 „	usw.	

in den Jahren 1887, 1889 und 1890 wegen der Erhöhung der Tarifpreise und der Agrarkrisis der letzten zwei Jahre[1]) bemerkbar.

Diese Einschränkung des Konsums ließ, als die neue Last eine gewohntere wurde, allmählich nach und die Tabakkonsumtion stieg wieder bis zum Jahre 1899, wo sie das Maximum von 4037827 kg erreichte. Hier wiederholt sich die Erscheinung, daß eine Erhöhung der Verkaufstarife zunächst eine Verringerung des Tabakverbrauches zur Folge hat, welcher jedoch im Laufe einiger Jahre seinen früheren Umfang wieder erreicht. „Allerdings“, sagt Mohl, „lehrt die Erfahrung in Frankreich, daß auf jede Erhöhung der Verkaufspreise des Regietabaks ein zeitlicher Rückschlag in dem Absatz erfolgt, daß dieser Rückschlag infolge einer Preiserhöhung aber jederzeit von nur ganz kurzer Dauer ist, weil die Leute, welche sich einmal an das Schnupfen gewöhnt haben, davon nicht ablassen, die Raucher aber ihre Vorsätze, sich im Rauchen zu beschränken, in kurzer Zeit wieder vergessen, und daß schon in den nächsten Jahren die Bewegung des Verbrauchs zu einer Erweiterung bis zu dem Umfang, welchen derselbe vor der Preiserhöhung hatte, sich rasch wieder geltend macht[2]).“

Die Krisis von 1899 brachte für Rumänien zweifellos eine Verminderung der Tabakkonsumtion aber nur für kurze Dauer mit sich, denn der Tabakverbrauch, welcher im Jahre 1901 auf 3278761 kg gesunken war, zeigte im Jahre 1902 bereits wieder steigende Tendenz und erreichte 1903 wieder das Maximum von 4036485 kg.

Die Zunahme des Tabakverbrauches ist nicht oder doch nur in ganz geringem Maße dem Anwachsen der Bevölkerung zuzuschreiben, denn dieses ging nur sehr langsam von statten, da in 30 Jahren nur eine Zunahme von 25,4 Proz. oder jährlich 0,84 Proz. zu verzeichnen war; mehr wird sie bedingt durch die allgemeine Verbreitung der Gewohnheit des Rauchens unter allen Schichten der Bevölkerung, wozu das jährliche Truppenkontingent zweifellos nicht wenig beiträgt, denn „La caserne est une école où l'on apprend à fumer“[3]).

Zur Vermehrung des Tabakverbrauches trägt auch der individuelle Verbrauch des Rauchers mit bei, welcher heute zur Befriedigung seines Tabakbedürfnisses eine größere Quantität benötigt, als dies früher der Fall war. Während im Jahre 1873 auf den Kopf der Bevölkerung nur 0,261 kg kam, ergibt sich aus der graphischen Darstellung D'

1) Popovici a. a. O., S. 12.
2) Mohl a. a. O., S. 35.
3) Beaulieu, S. 707.

eine steigende jährliche Durchschnittskonsumtion, welche im Jahre 1902 0,539 kg erreicht hat, mit einem Maximum von 0,650 kg in 1884.

Selbstverständlich ist der Tabakkonsum in ganz Rumänien nicht gleichmäßig verteilt. Wie die Tafel A zeigt, ist die Tabakkonsumtion am stärksten im Bezirk Constanza, woselbst 1428 kg auf den Kopf der Gesamtbevölkerung entfallen. Die Höhe des Verbrauches in diesem Bezirk findet ihre Erklärung sowohl in der großen Verschiedenheit seiner Einwohner, die sich aus Griechen, Tataren, Armeniern und Bulgaren rekrutieren, welche im allgemeinen leidenschaftliche Tabakkonsumenten sind, als auch des weiteren in dem Umstand, daß in diesem Bezirk der größte Hafen Rumäniens Constanza (am Schwarzen Meer) gelegen und der Verkehr infolgedessen sehr stark ist. Als nächste Bezirke folgen Braila mit 0,982 kg und Covurlui mit 0,824 kg pro Kopf, welche ihre verhältnismäßig große Tabakkonsumtion dem Umstand verdanken, daß hier die zwei größten rumänischen Donau-Häfen Braila und Galatzi liegen, der Verkehr während der Schiffahrtszeit sehr bedeutend und auch die Zahl der hier domizilierten Griechen und Armenier nicht gering ist. Am schwächsten ist die Tabakkonsumtion in den Gebirgsbezirken der kleinen und großen Walachei, woselbst sie den Verbrauch von 500 g pro Kopf nicht überschreitet.

Im allgemeinen ist die Tabakkonsumtion in Rumänien als zu klein und infolgedessen der Tabakgenuß als wenig eingebürgert zu bezeichnen, was aus einem Vergleich mit anderen Ländern hervorgeht. Nach den Berechnungen Mayrs[1]) betrug der Konsum in der zweiten Hälfte der neunziger Jahre in den:

Niederlanden	3,38	kg
Vereinigten Staaten . . .	2,53	„
Belgien	2,31	„
Deutschland	1,64	„
Österreich	1,44	„
Bosnien und Herzegovina	1,35	„
Spanien	1,01	„
Ungarn	1,23	„
Frankreich	1,07	„
Schweden	0,92	„
Norwegen	0,89	„
England	0,81	„
Rumänien	0,72	„

1) Art. Tabak und Tabakbesteuerung, Handw. usw. Bd. VII, 2. Aufl., S. 26.

Italien . . . . 0,61 „
Rußland . . . . 0,75 „
Bulgarien . . . . 0,48 „

Die Gesamtkonsumtion der 4 Tabakhauptfabrikate — Rauchtabak, Zigaretten, Zigarren und Schnupftabak — beziffert sich für Rumänien folgendermaßen (Tafel XIV):

XIV.

Jahre	Rauchtabak		Zigaretten		Zigarren		Schnupftabak	
	Gewicht	Wert	Gewicht	Wert	Gewicht	Wert	Gewicht	Wert
	%		%		%		%	
1872	98,75	95,45	0,04	0,31	0,88	3,62	0,33	0,62
1877	98,21	93,69	0,35	2,03	1,16	3,69	0,28	0,59
1882	97,47	91,88	1,13	5,08	1,07	2,57	0,33	0,47
1887	96,14	87,08	2,30	10,12	1,07	2,34	0,49	0,46
1892	94,94	81,14	3,54	15,92	1,19	2,64	0,33	0,30
1897	94,62	78,40	3,54	18,61	1,36	2,66	0,48	0,33
1902	93,62	75,84	4,99	21,56	1,03	2,29	0,36	0,31

Aus der Tabelle XIV ergibt sich, daß der Rauchtabak sowohl dem Gewicht wie dem Wert nach den Hauptplatz einnimmt, aber er verliert zu Gunsten der Zigarette immer mehr an Boden. Im Verlaufe von 30 Jahren ist seine Konsumtion zwar in die Höhe gegangen aber viel langsamer als die anderen Sorten, und zwar nur mit 6,35 Proz. Gewicht und 4,65 Proz. Wert, während die der Zigaretten ein jährliches Steigen von 1061 Proz. (Gewicht) und 695 Proz. (Wert), die der Zigarren ein solches von 9,30 Proz. (Gewicht) und 94 Proz. (Wert) und die des Schnupftabaks ein Steigen von 7,20 Proz. (Gewicht) und 51,35 Proz. (Wert) aufweist. Des weiteren tritt in der Tabelle die riesige Vermehrung der Zigarettenkonsumtion hervor, welche mit Ausnahme des Jahres 1901 in einer ununterbrochenen Steigerung begriffen ist, während der Verbrauch der anderen Tabakfabrikate mehr oder minder großen Schwankungen ausgesetzt ist, wie dies aus der graphischen Darstellung E hervorgeht.

Diese so bedeutende Zunahme der Zigarettenkonsumtion ist der großen Beliebtheit dieses Fabrikates und den neu geschaffenen Zigarettensorten zuzuschreiben, welch letztere durch ihre Form und oft recht barocken Namen den Raucher interessieren. Es beweist dies aber auch, daß in dem Geschmack und der Gewohnheit des rauchenden rumänischen Publikums eine völlige Änderung eingetreten ist.

Diese Erscheinung zeigt sich auch in Deutschland, Österreich und Ungarn, in welchen Ländern der Zigarettenverbrauch auf Kosten des Rauch- und Schnupftabaks bedeutend zugenommen hat [1]).

3. Die Ausfuhr der Regiefabrikate.

Außer den für den inländischen Konsum hergestellten Tabakfabrikaten verkauft die rumänische Regie auch solche — nämlich geschnittenen Rauchtabak und Zigaretten besserer Qualitäten — nach dem Auslande, und zwar nach Deutschland, Belgien, Holland, Österreich, Nordamerika, England, der Schweiz, der Türkei, Bulgarien, Frankreich und Rußland.

Allerdings verkauft die Regie die Fabrikate dem Ausland viel billiger als dem Inland, und zwar bewilligt sie ersterem einen Rabatt von 35—40 Proz. [2]) auf die im Inland geltenden Preise, während die Transportspesen dem Käufer zur Last fallen.

Trotzdem ist die Ausfuhr der rumänischen Tabakfabrikate sehr gering und besitzt keineswegs die verhältnismäßig große Bedeutung derjenigen Frankreichs, Österreichs oder Italiens. In der Tat betrug die Ausfuhr der französischen Regie 1 Proz. als Gewicht und 0,76 Proz. als Wert des Gesamtverschleißes des Jahres 1902, die der österreichischen Regie 0,64 Proz. als Gewicht und 1,06 Proz. als Wert, die der italienischen Regie 2,33 Proz. als Gewicht und 0,96 Proz. als Wert aus dem Gesamtverschleiß des Jahres 1902, während die Ausfuhr der rumänischen Regie 0,71 Proz. als Gewicht und 0,002 als Wert des Gesamtverschleiß es desselben Jahres ausmachte. Deshalb verkauft auch die rumänische Regie die Tabakfabrikate dem Ausland zu solchen billigen Preisen, um eine Steigerung der Ausfuhr herbeizuführen. Ihren löblichen Bemühungen stehen aber die hohen Zölle und die starke Konkurrenz anderer fremder Fabrikate entgegen; auch ist zu berücksichtigen, daß die rumänischen Tabakfabrikate erst vor wenigen Jahren auf dem ausländischen Markt in Konkurrenz getreten sind, während die der französischen, österreichischen und italienischen Regie bereits seit langem bekannt sind und schon einen gewissen Grad von Renommee besitzen. Außer den oben angeführten Hindernissen haben die rumänischen Tabakfabrikate auf dem Weltmarkt auch noch mit anderen Faktoren zu kämpfen, so z. B. mit der unberechtigten ungünstigen Meinung seitens der Konsumenten be-

1) Siehe Kurt Apelt a. a. O., S. 153.
2) Ollanescu a. a. O., S. 397.

züglich der Güte der Fabrikate. Diese Meinung mochte wohl während der Pachtperiode ihre volle Berechtigung haben, umsomehr als die Pachtgesellschaft der Ausfuhr ihrer Fabrikate nicht das geringste Interesse entgegenbrachte und infolgedessen von 1872 bis 1879 die Ausfuhrsumme an Tabak nur 198 Lei betrug, für die Neuzeit aber ist ein solches ungerechtfertigtes Mißtrauen nicht mehr am Platze.

Seit der Übernahme des Tabakmonopols durch den Staat richtete deshalb die Regieverwaltung ihre Aufmerksamkeit auch auf die Hebung der Ausfuhr der Tabakfabrikate. Diese begann mit einem Gesamtgewicht von 114 kg und Gesamterlös von 2857 Lei im Jahre 1880 und stieg ununterbrochen bis zum Jahre 1902, in welchen sie 3494 kg und 27470 Lei betrug. Also hat die Ausfuhr in diesen 23 Jahren um das 48fache an Gewicht und das 9fache an Wert zugenommen.

Von einem bedeutenden Export rumänischer Tabakfabrikate kann unter solchen Umständen natürlich bis jetzt noch nicht die Rede sein, aber die erzielten Ergebnisse geben die Hoffnung eines stetigen wenn auch langsamen Steigens der Ausfuhr.

4. Die finanziellen Ergebnisse.

Die finanziellen Ergebnisse des Tabakmonopols, welche in allen Monopolländern den Kardinalpunkt dieses Besteuerungssystems bilden, können nicht besser hervorgehoben werden als durch die Würdigung der Gesamtausgaben und Bruttoeinnahmen, weil diese allein ein klares Bild darüber zu geben imstande sind.

Es ist eine bekannte Tatsache, daß in jeder freien Industrie der Unternehmer danach strebt, die Ausgaben auf das geringste Maß zu beschränken, um dadurch billiger zu produzieren als seine Wettbewerber. Nur auf diese Weise kann er gegen die Konkurrenz kämpfen und sich halten. Unterläßt er dies aber, so geht sein Geschäft zu Grunde. Weil der rumänischen Tabakindustrie als Staatsmonopol, wie jeder anderen seitens eines Staates monopolisierten Industrie, dieses Streben fehlt, insoweit sie keinen Konkurrenten hat, könnte man annehmen, daß die Regieverwaltung auch nicht bestrebt sei, die Ausgaben zu vermindern und infolgedessen billiger zu produzieren, aus dem einfachen Grunde, daß sie gar kein direktes Interesse an dem Gedeihen des Unternehmens habe. Das Gegenteil ist aber der Fall, in dem Entwicklungsgang des rumänischen Tabakmonopols erkennt man das fortdauernde erfolgreiche Bemühen der Regieverwaltung, die Ausgaben herabzusetzen. Die graphische Dar-

stellung D (siehe Anhang), welche auf Grund amtlichen Materials an statistischen Daten entworfen ist, veranschaulicht, wie die laufenden Ausgaben während 3 Jahrzehnte von 3906794 Lei im Jahre 1872 auf 8426399[1]) Lei gestiegen sind. Auffallend ist, daß die Ausgaben in der Pachtperiode höher sind und größere Schwankungen aufweisen als in der Staatsbetriebsperiode. In dem oben genannten Zeitraum gingen die Ausgaben langsam in die Höhe in engem Zusammenhang mit der Entwicklung des Betriebes. Nur im Jahre 1899 erreichten die Ausgaben ein Maximum von 10520472 Lei, welchse jedoch immerhin hinter dem Maximum von 11936607 (1877/78) der Pachtperiode zurückbleibt. Abgesehen vom Jahre 1879, wo Ausgaben wie Einnahmen nur für 8 Monate angegeben sind, stiegen die Ausgaben jährlich in der Pachtperiode um 34 Proz., in der späteren (Staatsmonopol-) Periode jedoch nur um 4,87 Proz.

Dieser Unterschied wird ersichtlich aus der Angabe des Verhältnisses der Ausgaben zu den Bruttoeinnahmen, nämlich:

XV.

Jahr	Verhältnis zu %	Jahr	Verhältnis zu %
1873	32,78	1889	31,38
1874	50,86	1890	31,41
1875	57,01	1891	29,21
1876	56,55	1892	25,58
1877	54,32	1893	28,29
1878	59,59	1894	28,—
1880	39,47	1895	28,50
1881	33,52	1896	28,83
1882	34,25	1897	27,61
1883	35,30	1898	26,27
1884	36,45	1899	26,36
1885	36,47	1900	28,16
1886	32,16	1901	25,18
1887	30,20	1902	23,87
1888	29,87		

Die Höhe der Ausgaben in der Pachtperiode hat ihren Grund einerseits in den Schwierigkeiten, die die Pachtgesellschaft für die vollständige Durchführung des Monopols hatte und andererseits in den großen Gehältern die sie, wie oben schon erwähnt, den Beamten — vor allem den höheren Beamten — zahlte. Bei dem Übergang des Monopols in Staatsbetrieb wurden schon im ersten Jahre (1880)

1) Diese Summe wurde in folgenden Posten ausgeführt:

a) Fabrikationskosten .	1 341 159,28	oder	15,92	Proz.
b) Tabakmaterial . . .	4 050 927,08	„	47,95	„
c) Administrationskosten	608 432,40	„	7,23	„
d) Sonstige Ausgaben .	2 425 881,15	„	28,90	„

20,12 Proz. an Ausgaben erspart. Die Fortschritte in der Verwendung des Rohmaterials und in der Organisation der Arbeit, sowie die Herabsetzung des Rabatts gestatten die Ausgaben immer mehr zu vermindern und infolgedessen billiger zu produzieren. Ein Vergleich in dieser Beziehung mit Frankreich, Österreich und Italien wirft ein günstiges Licht auf die rumänische Regieverwaltung, und zwar bildete der Prozentsatz der Ausgaben für das Jahr 1902:

in Frankreich	19,90	Proz.
„ Österreich . . .	38,53	„
„ Italien	23,94	„
„ Rumänien	23,87	„

aus den Bruttoeinnahmen. Wenn demnach der Schluß, daß der Staat kein schlechter Unternehmer sei, für die erstgenannten drei Regien bezüglich der Monopolverwaltung zutrifft, so gilt derselbe in gleicher Weise auch für die rumänische Regie.

Die Linie der Bruttoeinnahmen zeigt, wie aus der graphischen Darstellung D ersichtlich ist, ein fortwährendes Steigen derselben. Von 11 916 794 Lei im Jahre 1873 stiegen sie auf 21 637 681 Lei im Jahre 1878, es ist also ein jährliches Steigen von 10,2 Proz. in der Zeit der Pachtperiode zu verzeichnen. Dieses bedeutende Ansteigen ist der Einführung des Monopols und der großen Zahl von Fremden, die während des Unabhängigkeitskrieges von 1877—1878 nach Rumänien kamen, zuzuschreiben. Wenn wir aber von dem ersten Jahre des Monopols und dem Jahre 1877—1878 absehen, denn stellt sich nur ein jährliches Steigen von 2,3 Proz, in dieser Periode heraus.

In der Regieperiode stiegen die Bruttoeinnahmen von 20 957 053 Lei im Jahre 1880 auf 36 470 541 Lei im Jahre 1902.

Die stärkste Zunahme fällt in folgende Jahre:

1881	mit	2 706 676	Lei	oder	12,92	Proz.	gegen	das	Jahr	1880
1892	„	2 156 297	„	„	6,57	„	„	„	„	1891
1899	„	2 476 661	„	„	6,63	„	„	„	„	1898

und die Mindereinnahmen beziffern sich in den Jahren:

1890	auf	161 129	Lei	oder	0,51	Proz.	gegen	das	Jahr	1889
1895	„	883 690	„	„	3,36	„	„	„	„	1894
1896	„	325 285	„	„	0,89	„	„	„	„	1895
1900	„	2 814 161	„	„	7,06	„	„	„	„	1899
1902	„	1 989 161	„	„	5,33	„	„	„	„	1901

Im ganzen betrug das jährliche Steigen der Bruttoeinnahmen 3,90 Proz. bis 1899 und 3,22 Proz. bis 1902.

Die Vorliebe der Konsumenten für das Zigarettenrauchen trug wesentlich zum Wachsen der Bruttoeinnahmen mit bei, wie aus folgender graphischen Darstellung (F) hervorgeht.

Von		auf		oder				
11 374 201	Lei	27 647 153	Lei	15,78	Proz.	pro	Jahr	Rauchtabak
431 830	„	836 760	„	2,29	„	„	„	Zigarren
36 377	„	7 873 997	„	21,58	„	„	„	Zigarretten
74 384	„	112 663	„	0,35	„	„	„	Schnupftabak

Im ganzen sind die Bruttoeinnahmen in 30 Jahren um das Dreifache gestiegen. Die Ursache dieser Zunahme liegt einerseits, wie schon gezeigt wurde, in der wachsenden Tabakkonsumtion und andererseits, als Folge der Vergrößerung des Nationalvermögens, in der Vorliebe des Publikums für bessere Qualitäten. In der Tat ist, während die Bruttoeinnahmen mit 3,90 Proz. jährlich gestiegen sind, für die konsumierte Tabakquantität ebenfalls ein jährliches Steigen von 2 Proz. zu verzeichnen.

Infolge der Zunahme der Bruttoerträge und der Verminderung der Ausgaben sind die Nettoeinnahmen bedeutend gestiegen, wie die graphische Darstellung D es veranschaulicht. Schon im ersten Jahre (1879/80) des Regiebetriebes erhöhten sich dieselben von 9 612 000 Lei, dem von der Pachtgesellschaft gezahlten Pachtschilling, auf 12 648 310 Lei oder um 31,97 Proz. und erreichten, in den folgenden Jahren fortdauernd ansteigend, im Jahre 1899 das Maximum von 29 347 488 Lei; somit haben sich die Nettoeinnahmen in einem Zeitraum von 20 Jahren um das Dreiundeinviertelfache erhöht. Das jährliche Steigen bezifferte sich auf 4,38 Proz.

Die wirtschaftliche und finanzielle Krisis von 1899, die furchtbarste, die Rumänien seit 40 Jahren erlebt hat[1]), beeinflußte selbstverständlich die Nettoeinnahmen, die im Jahr 1900 um 9,30 Proz.

1) Eine gute Charakterisierung dieser Krisis ist im Handelsarchiv 1901, Bd. II, S. 241 zu finden, der wir folgendes entnehmen: „Rumänien ist im Berichtsjahre von einer Mißernte heimgesucht worden, wie sie seit Menschengedenken nicht vorgekommen ist. Jedenfalls hat, wie festgestellt ist, in den letzten 40 Jahren keine Ernte soweit fehlgeschlagen. Der Grund war eine ganz außerordentliche Dürre. Fünf Monate lang fiel so gut wie kein Regen, nachdem schon im Winter sehr wenig Schnee und Feuchtigkeit niedergegangen war. Die Ackerpflanzen waren dann trotzdem — infolge warmer Winde — während der Monate Februar, März und April emporgekeimt, dann sind sie aber tatsächlich verdorrt. Der Boden war bei Umackerungsversuchen häufig geradezu ziegelhart, die spärlichen Halme wurden von den Leuten mit dem Händen ausgerissen, von Anwendung der Sichel, der Sense oder gar der Schneidemaschine konnte keine Rede sein. Die Bauern haben häufig nicht einmal die Saat hereingebracht“.

sanken und weiterhin bis 1902 ein jährliches Sinken von 2,81 Proz. zeigen. Trotzdem hielten sich die Nettoeinnahmen im allgemeinen auf ziemlicher Höhe, denn die im Jahre 1902 als Nettoeinnahme erreichte Summe von 26877237 Lei wurde nur von 4 vorhergehenden Jahren überschritten, abgesehen von dem außerordentlichen Jahre 1899.

Im ganzen wuchsen die Nettoeinnahmen in 30 Jahren mit 112 Proz. oder 3,73 Proz. jährlich.

Wenn der im Jahre 1872 abgeschlossene Vertrag der Monopolsverpachtung nicht abgeschafft worden wäre, würde er kaum in 1887 aufgehoben worden sein; in diesem Jahre hätte der Staat einen Nutzen von nur 11534400 Lei gehabt, während das in Regie betriebene Monopol ihm für jenes Jahr ungefähr den doppelten Ertrag brachte, nämlich 21311539 Lei. Seit 1879 bis 1887 hätte der Staat von der Pachtgesellschaft einen gesamten Nutzen von 89710000 Lei gehabt, die Staatsregie aber brachte in demselben Zeitraum 156830153 Lei Nettoeinnahmen, ein schönes Ergebnis, welches die Ansichten derjenigen, die den Staatsbetrieb des Monopols verlangten und förderten, genügend rechtfertigt. Ziehen wir die jährlichen Nettoeinnahmen zusammen, so ergibt sich, daß das Tabakmonopol in 30 Jahren dem rumänischen Staat die Summe von 565505063 Lei als Reinertrag geliefert hat, also über ein Drittel der konsolidierten Staatsschuld Rumäniens im Betrag von 1413339385 Lei im Jahre 1902[1]).

Bezieht man die Einnahmen auf die Bevölkerung, so ergibt sich, daß der Betrag von 2,36 Lei, welcher im Jahre 1873 pro Kopf der Bevölkerung entfiel, im Jahre 1902 auf 5,87 Lei pro Kopf stieg, wie dies aus der graphischen Darstellung D ersichtlich ist, also verbraucht gegenwärtig der rumänische Konsument mehr als die doppelte Quantität Tabakfabrikate, welcher Konsum selbstverständlich sich nicht über Rumänien gleichmäßig verteilt, sondern, wie die Tafel B beweist, in dem einen Bezirk größer, im anderen kleiner ist.

Der Bezirk Ilfow mit der in ihm belegenen Hauptstadt Bukarest, nach welcher stets ein bedeutender Bevölkerungszufluß besteht, wirft den höchsten Ertrag ab; es ist dabei aber zu berücksichtigen, daß in Bukarest die reichsten Personen des Landes leben.

Ferner tragen bei:

2	Bezirke	mit	einer	Summe	von	8—10	Lei
3	„	„	„	„	„	6— 8	„
14	„	„	„	„	„	4— 6	„
10	„	„	„	„	„	2— 4	„

1) Frh. v. Brackel, Rumäniens Staats-Kredit, München 1902, S. 82.

Diese 10 letzten Bezirke sind zum größten Teil Bergbezirke, wo im allgemeinen die Bevölkerung viel ärmer ist als auf dem platten Lande. Der Platz, den jeder Bezirk bezüglich der Abstufung in der Darstellung der Durchschnittserträge einnimmt, entspricht durchaus nicht dem, den er in der Abstufung der Konsumenten hat, denn jeder Bezirk hat anderen Geschmack, andere Gewohnheiten und ist reicher oder ärmer als ein anderer, infolgedessen seine Bewohner teuerere oder billigere Tabaksorten rauchen.

Im Vergleich mit den übrigen europäischen Ländern scheint der rumänische Tabakraucher nicht so hoch durch die Tabaksteuer belastet zu sein, aber tatsächlich ist er es doch, denn er konsumiert viel weniger als der Raucher anderer Länder, in denen die Tabaksteuerbelastung schwächer ist, wie aus der folgenden Tabelle XVI hervorgeht, welche dem Handwörterbuch entnommen ist:

XVI.

Zweite Hälfte der neunziger Jahre.

	Summe in Mark	kg
Frankreich	6,87	1,07
England	5,68	0,81
Italien	3,87	0,61
Österreich	4,23	1,44
Spanien	4,76	1,01
Rumänien	3,60	0,72
Vereinigte Staaten	3,86	2,53
Ungarn	3,23	1,23
Serbien	3,31	—,—
Norwegen	1,81	0,89
Bosnien und Herzegowina	2,22	1,35
Bulgarien	2,43	0,48
Deutschland	1,18	1,64
Belgien	0,95	2,31
Schweden	0,93	0,92
Rußland	0,78	0,75
Dänemark	0,66	—,—
Schweiz	0,49	—,—
Niederlande	0,05	3,38

Es ergibt sich auch aus der Tatsache, daß die Steuer mehr als viermal höher ist als der Wert des hergestellten Produktes. Ein Kilo fabrizierten Tabaks kostete der Regie 1902 2,18 Lei und dieselbe verkaufte es den Konsumenten mit 9,12 Lei, sie erzielte also einen Nettogewinn von 6,94 Lei pro Kilogramm.

Die französische Regie hatte in demselben Jahr einen Nettogewinn von 8,73 Frcs. pro Kilogramm, aber die Bevölkerung Frankreichs ist viel reicher als die Bevölkerung Rumäniens. Eine Erhöhung der Tabaksteuer in Rumänien ist zurzeit, ohne eine Beeinträchtigung der Einnahmen herbeizuführen, nicht möglich, denn wir glauben, daß die

Tabaksteuer in Rumänien den höchsten Grad der Elastizität erreicht hat. Die Einnahmen werden nicht stehen bleiben, sondern sie werden mehr und mehr steigen, weil sie Hand in Hand gehen mit der Zunahme der Konsumtion und dem Reichtum Rumäniens, letzterer hervorgerufen durch fortschreitende wirtschaftliche und industrielle Entwicklung. Die bisher erzielten Tabakerträge sind zufriedenstellend und ihre Bedeutung geht aus dem entsprechenden Vergleich mit den anderen Steuereinnahmequellen, und zwar am besten mit denen der anderen Staatsmonopole hervor.

Gegenwärtig bestehen in Rumänien außer dem Tabakmonopol noch die 5 folgenden: Salz-, Zündholz-, Spielkarten-, Pulver- und Zigarettenpapier-Monopol. Keines von diesen, selbst das Salzmonopol, welches sehr alt ist und schon seit 1860 von dem Staat betrieben wird, zeigt eine so große Entwicklung und Blüte wie das Tabakmonopol. Während die Salzmonopoleinkünfte in der Zeit von 1862 bis 1902 von 3,11 Mill. auf 7,4 Mill. Lei oder um 138 Proz. (jährlich 3,37 Proz.), die Zündholzmonopoleinkünfte von 1881—1902 von 2.1 Mill. auf 2,9 Mill. Lei oder um 38 Proz. (jährlich 1,81 Proz.), die Spielkartenmonopoleinkünfte von 1887—1902 von 190050 auf 485710 Lei oder um 156 Proz. (jährlich 9,75 Proz.), die Schießpulvermonopoleinkünfte von 1889—1901 von 601867 auf 496481 Lei oder um 77,50 Proz. (jährlich 1,35 Proz.) sinken, die Zigarettenpapiermonopoleinkünfte von 1900—1902 von 1,7 auf 3,9 Mill. um 129 Proz. (jährlich 43 Proz.) aber gestiegen sind, erhöhten sich die Tabakeinkünfte von 1872—1902 von 11,9 auf 35,3 Mill. Lei oder um 196 Proz. (jährlich 6,53 Proz.). Obschon die Einkünfte des Spielkartenmonopols ein höheres jährliches Steigen zeigen als die Einkünfte des Tabakmonopols, fallen sie jedoch nicht schwer ins Gewicht, weil sie von keiner so großen Ausdehnung sind, wie die Tabakeinkünfte. Dem jährlichen Steigen der Einkünfte aus dem Zigarettenpapiermonopol soll keine große Bedeutung beigelegt werden, weil die kurze Zeit seines Bestehens keinen sicheren Schluß zu ziehen gestattet.

Alle diese 6 Staatsmonopole brachten dem Fiskus im Jahre 1901/02 einen Totalertrag von 50315000 Lei, welcher 23,26 Proz. des ganzen Budgets von 218,5 Mill. bildete.

Daran partizipierten:

das	Tabakmonopol	mit	69,47	Proz.
„	Salzmonopol	„	15,21	„
„	Zündholzmonopol	„	5,72	„
„	Spielkartenmonopol . . .	„	0,96	„
„	Pulvermonopol	„	0,97	„
„	Zigarettenpapiermonopol	mit	7,67	„

Also alle Einkünfte der anderen Monopole bleiben weit hinter denen des Tabakmonopols zurück. Diese Charakteristik zeigt das Tabakmonopol in seinem ganzen Entwicklungsgang, wie die graphische Darstellung G es veranschaulicht. Ein Vergleich mit den anderen Steuerquellen fällt ebenfalls zugunsten des Tabakmonopols aus. Die direkten Steuern betrugen für das Jahr 1902 17,74 Proz. des Budgets, also nur 1,59 Proz. mehr als die Tabakmonopoleinkünfte. Selbst die indirekten Steuern, welche 16,52 Proz. des Budgets ausmachen, sind nur um 2,39 Proz. überstiegen, da dieselben bloß 14,13 Proz. ausmachen. Überhaupt decken die Tabakmonopoleinkünfte ein Sechstel aller Staatsausgaben.

Alle diese Ergebnisse zeigen zur Genüge, daß die Tabakmonopoleinkünfte eine wichtige Stellung in dem rumänischen Budget einnehmen und daß sich für Rumänien das Tabakmonopol als eine ebenso zuverlässige, wie konstant reichliche Steuerquelle bewährt hat.

Dies allein, abgesehen von der bedeutenden Einwirkung des Tabakmonopols auf die Tabakkultur, würde genügen, die Einführung des Tabakmonopols dessen größten Gegnern gegenüber zu rechtfertigen.

X. Schluß.

Rückblickend auf unsere Betrachtungen über das rumänische Tabakmonopol und dessen Organisation sehen wir, daß das Tabakmonopol sich auch in Rumänien als die beste Besteuerungsart des Tabaks erwiesen und infolgedessen der Volkswirtschaft Rumäniens im allgemeinen auch die Vorteile gebracht hat, die von den Theoretikern vorausgesehen wurden.

Zunächst hat sich das Tabakmonopol dem Tabakbau nicht ungünstig erwiesen, wie dies im allgemeinen von den Gegnern des Monopols behauptet wird. Im Gegenteil nahm unter der Herrschaft des Monopols die Ausdehnung der Tabakanbaufläche mehr und mehr zu, und durch das Bestreben der Regieverwaltung wurde eine wohltätige Wirkung auf die Verbesserung der Tabaksorten ausgeübt.

Obschon die Tabakpflanzer für ihre Tabakernte nicht so hohe Preise erhalten, wie z. B. in Frankreich und Italien, befinden sie sich trotz alledem in einer besseren Lage als bei freier Konkurrenz. Sie laufen nicht die Gefahr der Ausbeutung durch Zwischenhändler oder bedeutender Preisschwankungen, weil sie im Staat einen regelmäßigen und sicheren Abnehmer besitzen, der ihnen ohne Schikanen schon im Voraus bestimmte Preise zahlt. Außerdem wird jede Ausbeutung seitens der Landwucherer vermieden, denn die Tabakbauer können von der Regieverwaltung Geldvorschüsse bekommen. Die Belehrung durch die Regieagenten, die Errichtung von Trockenanstalten u. a. m. sind außerdem noch Vorteile, die der rumänische Tabakbauer bei freier Konkurrenz weder gehabt hat noch haben würde.

Eine Gewährung höherer Einlösungspreise für das Erntematerial würde die einzige noch bestehende Schattenseite in dieser Beziehung beseitigen. Freilich wird die Regieverwaltung eine Änderung hierin sobald nicht eintreten lassen.

Die Tabakindustrie wurde keineswegs geschädigt, denn eine solche im engeren Sinne des Wortes bestand nicht. Demgemäß ist der Einwand der Gegner des Monopols, daß es die Tabakindustrie zerstöre, für Rumänien nicht gültig. Im Gegenteil, das Tabakmonopol hat die Tabakindustrie ins Leben gerufen, so daß man behaupten kann: eine eigentliche Tabakindustrie besteht in Rumänien erst seit und durch Einführung des Tabakmonopols. Bei freier Konkurrenz wäre die Tabakindustrie noch lange Zeit auf der früheren primitiven Stufe geblieben, würde sich eventuell heute noch dort befinden, sodaß viele Millionen, die jetzt im Lande bleiben, jährlich über die Grenze gehen würden.

„Industrieen" — sagt mit Recht Metzler — „lassen sich jedoch nicht aus der Erde stampfen. Ein kapitalarmes Land wie Rumänien, dessen Bevölkerung an der Scholle klebt [. . . . .[1])] konnte aus der Privatinitiative allein heraus niemals zu einer schnellen Entwickelung industrieller Tätigkeit gelangen. Hier mußte der Staat fördernd eingreifen. Zwar waren Ansätze einer nationalen Industrie bereits vorhanden. So blühten die staatlich monopolisierten Tabak-, Salz- und Zündholzindustrieen und führten der Staatskasse reiche Erträge zu"[2]).

Unter der neuen Form des Großbetriebs nimmt die Tabakindustrie immer mehr zu. Sie gestattet nicht nur den inländischen Bedarf zu decken, sondern auch für den Export zu erzeugen, eine nennenswerte Erscheinung, die bei freier Konkurrenz nicht stattgefunden hat. Die Konsumenten erhalten gute, gleichmäßige und reine Tabakfabrikate, denn „le monopole gouvernemental est le seul procédé pour avoir des produits convenables hygiéniques, non sophistiqués"[3]). Die kleine Auswahl der Tabakfabrikate erscheint hier als eine Schattenseite, die der Grundlage des Monopols gemäß eine rasche Beseitigung erfordert.

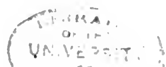
In Bezug auf die Arbeitsverhältnisse haben wir gesehen, daß die Arbeiter sich in einer zufriedenstellenden Lage befinden, die sie bei freier Konkurrenz nicht hätten, wie die Lage ihrer Genossen aus der Privatindustrie es beweist. Für sie sorgt die Regie in sittlicher, wirtschaftlicher und sanitärer Weise. Dadurch wird die wichtigste

1) Wir haben folgende Worte bei Seite gelassen: „ . . . und mit einer schwer ausrottbaren Arbeitsunlust und Trägheit zu kämpfen hat", weil sie uns als übertrieben erscheinen.

Zunächst widerspricht der Verfasser sich später selbst, indem er sagt: „Für die landwirtschaftliche Betätigung hat daher die Bevölkerung noch genügenden Spielraum. Dazu kommt, daß der Rumäne von Hause aus Ackerbauer ist und wenig Liebe für die Fabriktätigkeit hegt". (a. a. O. S. 53). Außerdem halten wir dafür, daß eine Landbevölkerung, die während der Periode der Landarbeit mindestens 15—16 Stunden täglich tüchtig arbeitet, keineswegs den Vorwurf einer schwer ausrottbaren Arbeitsunlust und Trägheit verdient. Die Tatsache, daß die rumänische Landbevölkerung im Winter im allgemeinen sehr wenig tätig ist, darf nicht verallgemeinert werden. Die Ursache dieser Untätigkeit liegt nicht in der Natur des Bauern, sondern mehr in seiner Unwissenheit, denn der Bildungsdrang unter denselben ist leider ein sehr geringer. Der Staat hat bis jetzt soviel wie nichts für die rumänischen Bauern getan, deren Arbeit Rumänien zum größten Teil alles verdankt. Wenn der rumänische Bauer aber gut geleitet ist, dann gibt er den Bauern anderer Länder nichts nach, die sich als tüchtig rühmen.

2) Rumänien, seine Handelspolitik und sein Handel 1890—1900, Altenburg 1902, S. 8.

3) Leroy-Beaulieu, Paul, Traité de la science des finances, IV. Aufl. Paris 1888, Bd. I, p. 701.



und dringlichste Forderung der Arbeiterklasse verwirklicht, daß die Arbeitsdauer eine humane und die Arbeitsart keine die Gesundheit oder das Leben gefährdende sei[1]).

Daneben erfreuen sich die Tabakarbeiter eines genügenden Lohns und der Sicherheit gegen Arbeitsstockung.

Auch der schwerwiegendste Vorteil des Monopols, nämlich größte Sicherheit und Höhe der Einnahmen, hat in dem rumänischen Tabakmonopol seine Verwirklichung gefunden, indem es jährlich der Staatskasse große Beiträge einbringt und dem Staate durch andere Tabaksteuern schwer zu erlangende Einnahmen zusichert.

Ferner ist noch zu berücksichtigen der Gewinn an Vermehrung inländischer Kultur und Fabrikation, wodurch ebenfalls weniger Geld in das Ausland geführt wird. Wohl sind diese finanziellen Resultate nicht so glänzend, wie die beim französischen oder österreichischen Monopol, mit denen sie aber nicht verglichen werden dürfen; denn diese Länder besitzen in dieser Hinsicht reiche Erfahrungen. Immerhin sind die vom Monopol erzielten Resultate für Rumänien von größter Bedeutung.

An der Hand dieser Ergebnisse kann die gegenwärtige Besteuerungsart des Tabaks in Rumänien als eine sehr befriedigende Lösung der Tabaksteuerfrage angesehen werden. Deshalb unterliegt es keinem Zweifel, daß das Tabakmonopol, welches sich nicht nur als eine bedeutende Staatseinnahmequelle, sondern auch als eine Quelle von Benefizien für die inländische Kultur und Industrie erwiesen hat, sich auch ferner bewähren und seine Organisation, die sich im allgemeinen durch Vollständigkeit auszeichnet, zweckmäßig weiter entwickeln wird.

In den Händen einer umsichtigen und tüchtigen Staatsverwaltung, die schon durch den Geist der Sparsamkeit, Ordnung und des Fortschritts sich charakterisiert hat, wird das Tabakmonopol dem Staate noch größere Einnahmen einbringen, deren er seiner politischen und volkswirtschaftlichen Entwicklung wegen nur zu nötig bedarf.

Der Entwicklungsgang und die Ergebnisse des Tabakmonopols in Rumänien beweisen, daß es sehr an seinem Platz und den Ländern zu empfehlen ist, in denen die Kultur und Industrie auf einer niedrigen Entwicklungsstufe stehen.

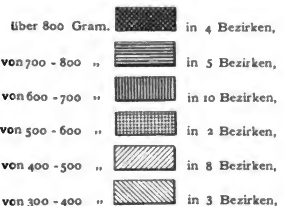
---

1) Schönberg, a. a. O. Bd. II, S. 93.

Druck von Ant. Kämpfe in Jena.

Die individuelle Tabakkonsumtion

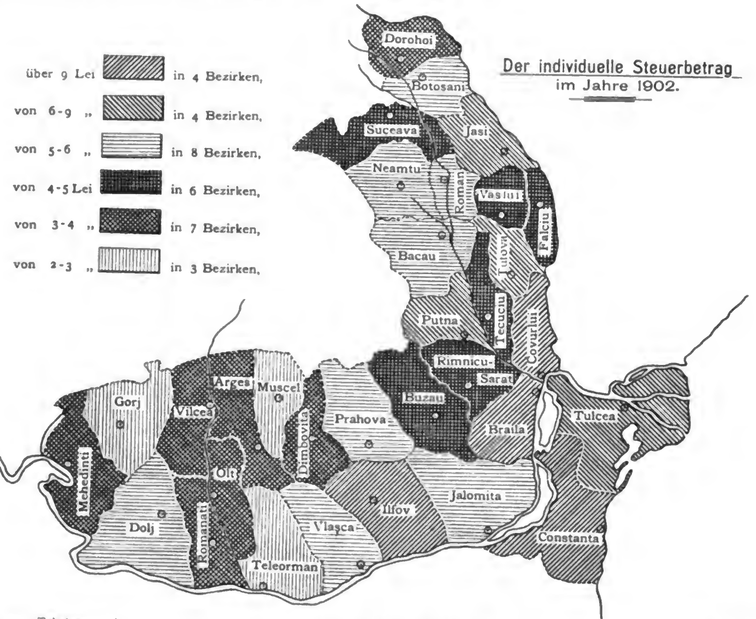
im Jahre 1902.



Verlag von Gustav Fischer, Jena.

P. Weise, Lith., Jena.





Busuiocescu, Tabakmonopol in Rumänien.

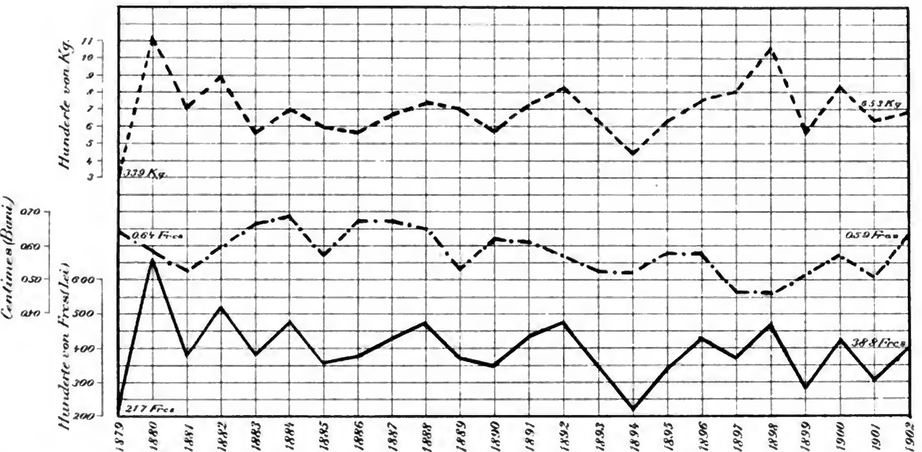
Verlag von Gustav Fischer, Jena.

P. Weise, Lith., Jena.



Graphische Darstellung B.

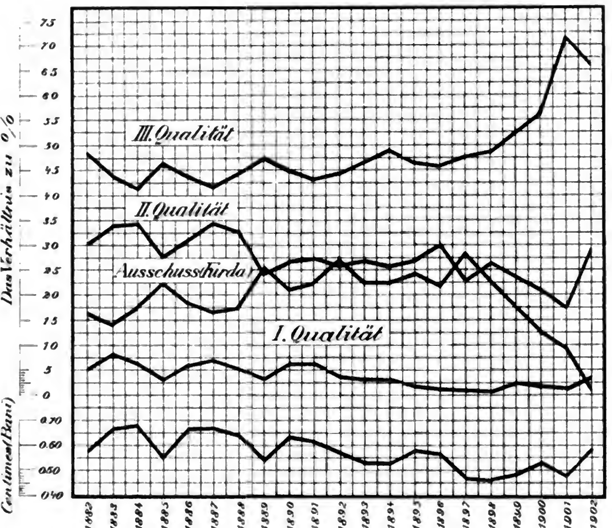
--- Die Durchschnittsproduktion auf Ha., —·— der Durchschnittspreis auf Kilo.
—— der Brutto-Ertrag auf Ha.



Busmocescu, Tabakmonopol in Rumänien
Verlag v. Gustav Fischer, Jena
Lith. Anst. v. K. Wesser, Jena

Graphische Darstellung C.

Das Verhältnis zu % der verschiedenen Rohtabaksqualitäten und der Durchschnittspreis auf Kg.



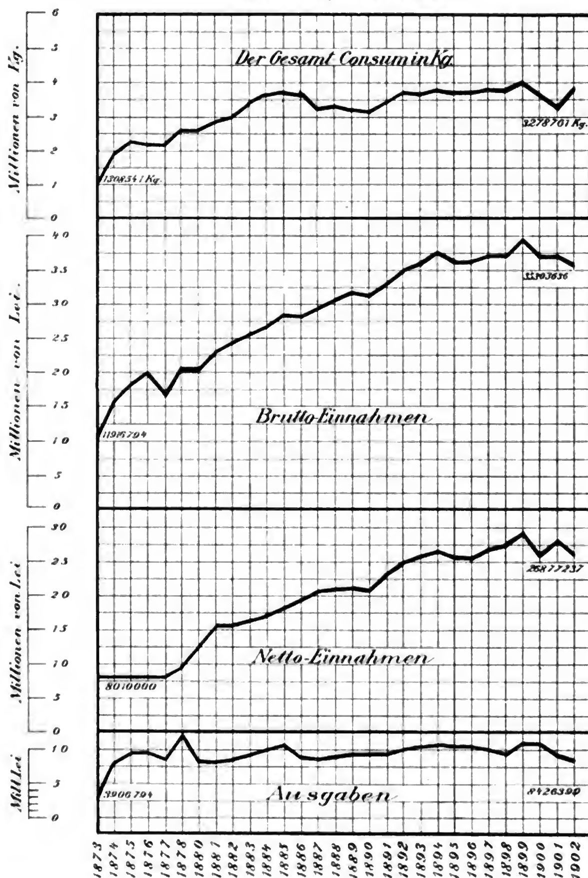
Busuioceseu, Tabakmonopol in Rumänien

Verlag v. Gustav Fischer, Jena

Lith. Anst. v. K. Wesser Jena

Graphische Darstellung D

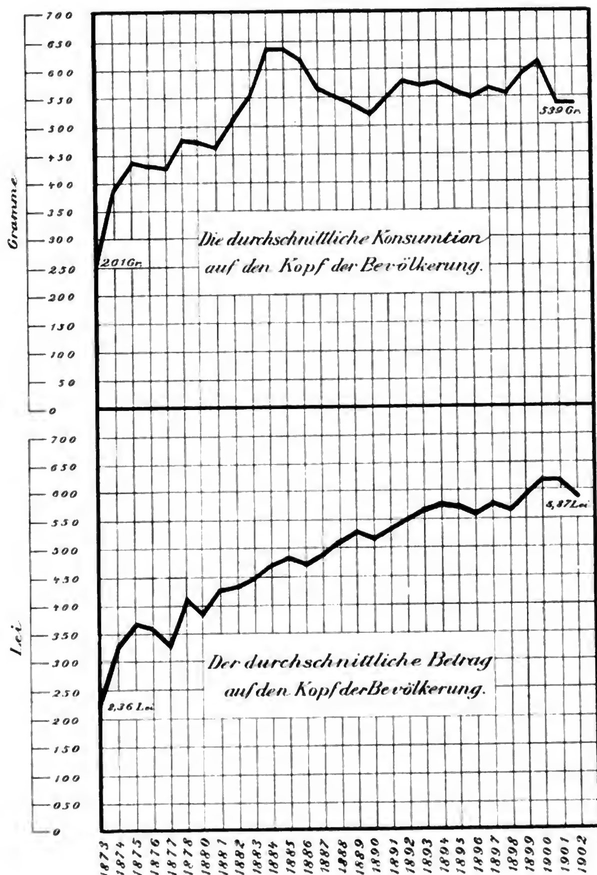
Der Gesamt Consum in Kg., Brutto- und Nettoeinnahmen, und Ausgaben in Lei.



 Verlag v. Gustav Fischer, Jena. Lith. Anst. v. K. Wesser, Jena



Graphische Darstellung D'



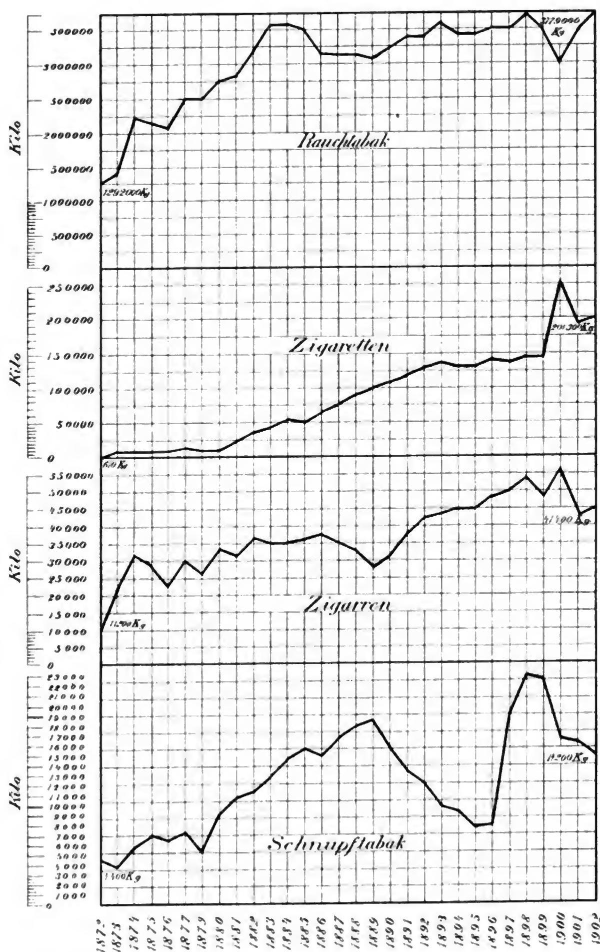
Busuiocescu, Tabakmonopol in Rumänien.

Verlag v. Gustav Fischer, Jena.

Lith. Anst. v. K. Wesser, Jena

Graphische Darstellung E

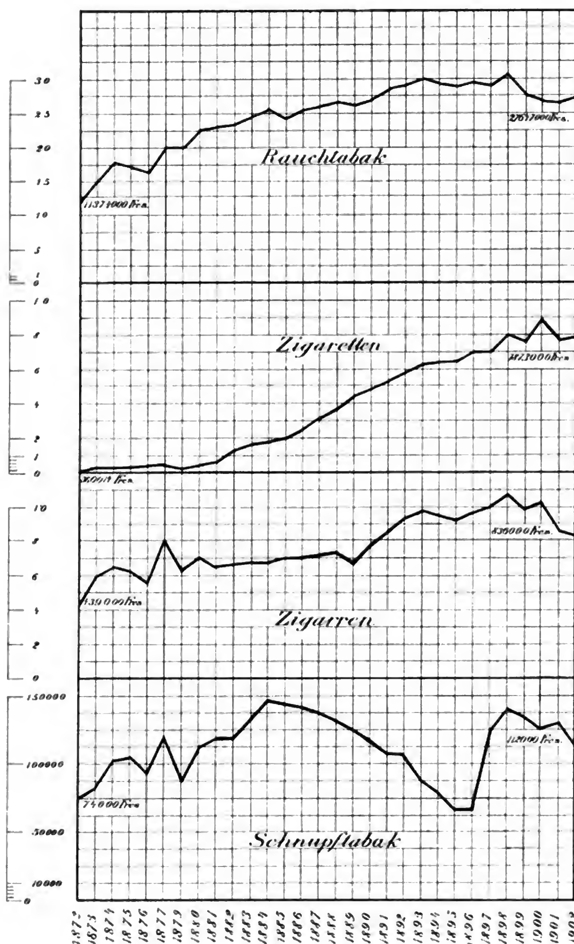
Die fabricierten Tabaksquantitäten verkauft nach Sorten.





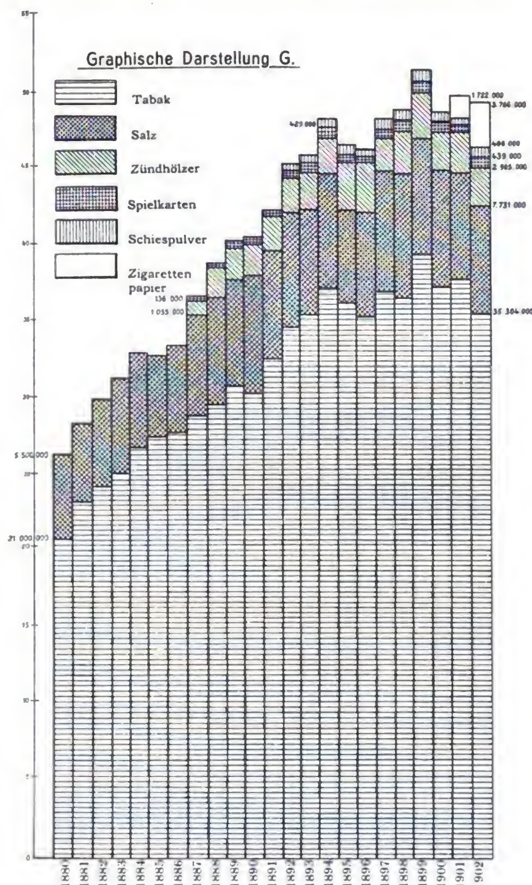
Graphische Darstellung F

Der Wert der fabricierten Tabaksquantitäten verkauft nach Sorten.



 Verlag v. Gustav Fischer, Jena Lith.Anst. v. E. Wesser, Jena





Busuiocescu, Tabakmonopol in Rumänien.

P. Weise, Lith., Jena.

Verlag von Gustav Fischer, Jena.




Volkswirtschaftslehre
190194
HB5
.V7
n.F.
v. 1-4





